

CARLOS SAINZ

Tidernas främste rallyförare



BILSPORT

NR 5 2020

Pris 79:- inkl. moms, 8 EURO, Norge 89 NOK

Rally & Racing

RALLYCROSS • DRAGRACING • FOLKRACE • KARTING



Högt tempo hos
Finess i Eskilstuna

Stort reportage

Co-driver
Arne Hertz

QUATTRO 40 ÅR

Så skrevs bil- och motorsporthistoria



RALLY



Sarah och Julia
tillbaka efter kraschen

RALLYCROSS

Potent
940
för
JSM



NYSTARTADE PRO COMP • NOTISER • SBF-NYTT • KRÖNIKOR

#512051

KLASSISK OVERALL

Verkstadsoverall med bälte av 100% bomull. Justerbar slejf i ärm- och benslut tryckknapp. Overallen har 2 st bröstfickor, 2 st bakfickor och 2 st benfickor, samtliga försedda med knappar. Pratts-logo på höger backficka.

799 KR**KAMPANJ****4.999 KR**
~~7.450 KR~~

#511083

VERKTYGSVAGN MED TUMVERKTYG, 143 DELAR

Verktygsvagn med totalt sju lådor varav fem av dessa är fyllda med verktyg i tum som täcker det större behovet i verkstaden och entusiastgaraget.

**7.795 KR**

#86810

KOMPRESSOR, 5,5 HK, 180 L

Prisvärd kompressor i hög kvalitet som är lämplig för verkstäder, garage mm. Kompressorblock med gjutjärnscylindrar för tyst gång och lång drifttid. Underhållsfri elmotor i aluminium, justerbar tryckvakt

NYHET**1.490 KR**

#512798

ÅNGTVÄTT, 2000 W

Kraftfull ångtvätt som effektivt tar bort ingrodd smuts från bilens in- och exteriör skonsamt utan någon risk för skada. Den fantastiska egenskapen ånga har är att inga kemikalier är nödvändiga, vilket är både skonsamt för bilen och miljön.

**39.500 KR**

#511754

SAXLYFT, HÖGLYFTANDE, 3000 KG

Saxlyft för montering ovanpå golvet, fyra hydraulkolvar gör att lyften bara är 105 mm hög i nedfällt läge. 4 st lyftkuddar ingår!

**2.999 KR**

#497931

BLÄSTERSKÅP, 220 LITER

Golvmodell levereras komplett med handskar, innerbelysning, arbetsbord, blästerpistol och 5 st. skyddsfilm för siktrutan.

**23.900 KR**
~~26.738 KR~~

#85268

PARKERINGSLYFT, FYRPELARE

Gör det möjligt att få plats med en bil till i garaget! Perfekt för bilentusiasten. Med säkerhetslåsning på alla ben och droppkar för att skydda bilen under. Behöver inte skruvas fast i golvet.

NYHET**2.495 KR**

#511962

BÄNKPOLERMASKIN, 750W

Bänkpolermaskin för verkstad och industri med kraftig 750W induktionsmotor. Polermaskinen levereras med 2 st 250x20x20 mm.

KAMPANJ**2.999 KR**
~~4.113 KR~~

#510421

KOMPRESSORPAKET

Kompressor inklusive tryckluftsslang, bläspistol och mutterdragare med hylsor till paketpris! Perfekt för pumpning av däck och bollar, däckbyte, blåsrengöring eller till spikpistol vid renovering.

**3.595 KR**
~~4.476 KR~~

#495863

VERKTYGSVAGN OCH LÅDA

Spara plats med den här verktygsvagnen! Både topplåda och vagn till lägre pris än vad bara en vagn kostar normalt.

**3.995 KR**
~~5.385 KR~~

#513169

SLIPMASKIN MED DAMMSUGARE 30 L

Paket med oscillerande enhandsslipmaskin och dammsugare, för dammfri slipning. Oscillerande enhandsslipmaskin för effektiv slipning av alla slags ytor. Stop-funktionen förlänger även motorns livslängd eftersom inte lika mycket skadligt damm tränger in.

**16.900 KR**

#510425

TVÅPELARLYFT, 4-TON

Hydraulisk tvåpelarlyft med självlåsande lyftarmar som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för garaget.

www.verktygsboden.se
Verktygsboden
KUNDTJÄNST

info@verktygsboden.se
033 - 20 26 50

BUTIKEN I BORÅS

Källbäcksgatan 1
Mån-Fre 07-18, Lör 09-15

VERKTYGSBODEN

Vi reserverar oss för prisförändringar, slutförsäljning och feltryck.



FOTO: JOACHIM CRUUS

Glädjen att få åka i en häftig tävlingsbil med en verklig toppförare är per definition svårslagen.

Rally måste upplevas från insidan

Så här mitt i sommaren dök det helt plötsligt upp ett gammalt kärt minne.

Tre sträckor in i svenska VM-rallyt 2006 låg Mattias Ekström och hans co-driver Stefan Bergman fyra totalt efter Marcus Grönholm, Sébastien Loeb och Mikko Hirvonen.

Dalkarlen körde Skoda Fabia WRC på ett absolut mästerligt vis. Fast sista dagen fastnade Fabian i en snödriva och så var det rallyt över. Då låg Mattias totalfemma.

Jag satt i Karlstad och var mest glad över att bilen inte tagit skada. För på måndagen skulle jag få åka en sträcka med Mattias i WRC-bilen!

På måndagsmorgonen snöade det ymnigt. Jag fick skjuts upp till Hagfors av Red Bull Skodas teamledare, förre rallystjärnan Armin Schwartz. Vi åkte vanlig, framhjulsdriven, standardkombi med "Svensson-dubbade" däck. Men trots ett miserabelt väglag som skulle få de flesta att stanna hemma, fick jag en makalös lektion i avancerad bilkörning.

Fotografen i fyrhjulsdriven standardbil hade inte en chans att hänga med.

EN BIT UTANFÖR Hagfors hade teamet dukat upp med varmkörd tävlingsbil och hela serviceapparaten. Ekström visade sig mycket populär inom teamet och var noga med att alla skulle känna sig delaktiga. Han ägnade gott om tid åt att prata och skoja med mekanikerna.

Fast vädret var bedrövligt.

"Idag blir det inte lätt att gasa för fullt", sa Mattias och blängde på de stora snöflingorna som seglade ner.

"Vägen är smal och rejält spårig. Dessutom lägger all nysnö ett decimetertjockt lager av modd över

alltihop. Men så är det med rally. Man måste kunna hantera alla sorters väder och vara beredd på snabba förändringar."

VÄL FASTSPÄND i WRC-bilen gav jag klartecken åt Ekström som drog igång motorn och ryckte i ettan. Efter en kort transportsträcka var vi framme vid den avlysta vägen.

Plötsligt brakade infernot loss. Bilen kastades brutalt fram och tillbaka i vägbanans djupa spår.

Svängarna kom tätt. I våldsam hastighet närmade vi oss ett litet krön. Mattias smällde resolut i ytterligare en växel, Fabian lättade, landade på ena bakhjulet och fogade sig genast efter dalkarlens kommandon.

Kort senare gjorde bakhjulen just det de inte skulle göra. De lämnade spåren. Men Mattias var givetvis alert, styrde kvickt emot, lät bilens bakvagn toucha snödrivan för att hamna rätt. Fenomenalt!

Det är sådana här upplevelser som gör att man känner sig levande. Jag är, och har alltid varit, djupt imponerad över kartläsarna och förarna på VM-nivå som med exakt timing levererar och tar emot noter samtidigt som bilen ska hanteras i extrema farter.

Det är något alldeles speciellt med rally!

Mikael Johansson
Redaktör



INNEHÅLL

4 **PARC FERMÉ**
Sommar, sommar och sol ...

6 **RALLY**
Audi Quattro 40 år.

14 **TEKNIK**
Besök hos Finess i Eskilstuna.

18 **RALLY**
Carlos Sainz störst av alla.

24 **RALLYCROSS**
Emil Persson, Ludvika MS.

28 **TILLBAKABLICK**
Nostalg, minnen och arkiv.

30 **RALLY**
Systrarna Nilsson, Rasbo MK.

34 **DRAGRACING**
Pro Comp återuppstod.

38 **NOTISER**
Nyheter och krönikor.

47 **RACING**
Pure ETCR.

48 **SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET**
Nyheter, officiella meddelanden och kalender.

50 **RALLY**
Co-driverlegendaren Arne Hertz.

57 **KRÖNIKA**
Thomas Lindbergs äventyr.

NÄSTA NUMMER UTE 20 AUGUSTI

Som prenumerant
får du tidningen tidigare

PRENUMERATION & LÄSARSERVICE
0455-30 29 30, VARDAGAR 9-12, 13-15
www.kundservice.net/rallyracing

Utgivare

Förlags AB Albinsson & Sjöberg
Box 529, 371 23 Karlskrona

Besöksadress

Östra Köpmansgatan 1, Karlskrona

Telefon

Växel: 0455-33 53 25, vardagar 9-12, 13-17
Direkttelefon prenumeration: 0455-30 29 30.

E-post redaktionen

rallyracing@rallyracing.se

E-post direkt

fornamn.efternamn@fabas.se

Hemsida

www.bilsportrallyracing.se och www.fabas.se

FÖRLAGSLEDNING

Publisher och ansvarig utgivare

Stig L. Sjöberg, 0455-33 53 35

REDAKTION

Redaktör

Mikael Johansson, 0455-33 53 83

Redaktion

Thomas Lindberg, 072-554 01 94
Tomas "Gullabo" Jansson, 0455-33 53 20

Layout

Christian Hansson, 0455-33 53 59

Bildchef

Joachim Cruus, 0455-33 53 82

Korrektur

Petra Stieger, 0455-36 12 05

Medarbetare i detta nummer

Stefan Boman, Micke Fransson,
Gunnar Ljungstedt, Mattias Persson,
Tony Welam.

Frågor om privatannonser: 0455-33 53 90

ANNONSAVDELNING

Företagsannonser

Bilsport Rally&Racing
Box 529, 371 23 KARLSKRONA.

Annonsförsäljning

Jonas Andersson, 0455-36 12 97,
jonas.andersson@fabas.se.

Annonsproduktion

Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 01

PRENUMERATION

Beställs på www.rallyracing.se/prenumerera
eller kontakta vår kundservice
på kundservice@fabas.se eller
telefon 0455-30 29 30.

Pris helår (8 nr) 499 SEK,
Utanför Sverige tillkommer
portotillägg för respektive land.

MARKNADSAVDELNING

Marknadsansvarig

Linnea Lundell, 0455-33 53 10

Utställningar och träffar

Eva Holmberg, 0455-33 53 43

ÖVRIGT

Teknisk produktion och repro

Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 71

Tryck

V-TAB, Vimmerby.

Copyright

Förlags AB Albinsson & Sjöberg ISSN 2001-0346
Bilsport Rally&Racing ansvarar inte för insänt,
ej beställt material i form av text och bilder.
Allt material i Bilsport Rally&Racing lagras digitalt.
Den som sänder material till tidningen förutsätts
medge att materialet får lagras och spridas
elektroniskt eller i pappersform.
Vid eventuell beskattning av vinster från tidningens
pristävlingar svarar pristagarna själva för denna.

Upplaga

Kontrollerad av AB Tidningsstatistik.

Personuppgiftspolicy

Din personliga integritet och hur vi hanterar dina
personuppgifter är viktigt för oss.
Vi har förtydligat hur vi hanterar dina
personuppgifter i vår policy.
Läs mer på www.fabas.se/integritetspolicy

OMSLAGSBILDER

Stora bilden

Stig Blomqvist, Audi Quattro S1/E2, Slottssprinten
2017 i Katrineholm.

FOTO: STEFAN BOMAN

Carlos Sainz och Lucas Cruz, Mini John Cooper Works
Buggy i Dakarallt 2020.

FOTO: RED BULL CONTENT POOL

Emil och Ola Persson, Ludvika MS.

FOTO: GUNNAR LJUNGSTEDT

Sarah och Julia Nilsson, Rasbo MK.

FOTO: STEFAN BOMAN

Parc fermé ...



FOTO: MICKE FRANSSON

Damm över skogsdamm

● **SOMMARIDYLLENS** näckrosor gungade i dyningarna av SM-rallyt när Johan Holmberg och Christoffer Bäck dammade fram i Askersund 2018.

Sommar, sommar och sol



FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

Playa del Polo

● **OVERALL** och keps fick duga när Jari-Matti Latvala glömt solskyddsfaktor i Polen 2014.



FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

Topptrio trippade tyst

● **HELT OBEMÄRKT** lyckades inte VM-storfräsarna smyga ombord på lyxyachten i Turkiet 2018.



FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

Polare i poolen

● **HETA VM-DUELLER** på banan i Höljes 2015 och måhända ännu hetare bad på åskådarplats.

Bada omkring med simring

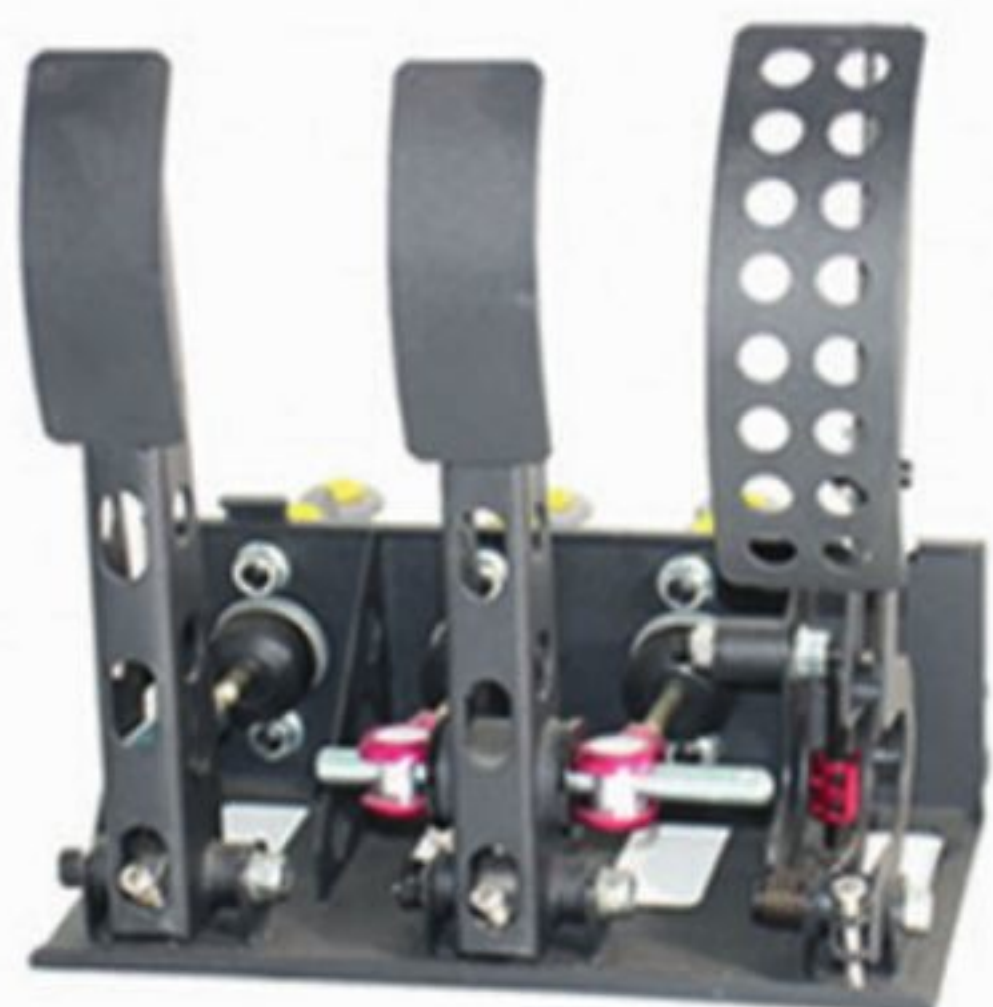
● **SE SÅ BLÖT** och nöjd Andreas Mikkelsen var på Sardinien 2019.



FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

Titta "Titänak"!

● **I MEXIKO** 2015 lärde sig Ott Tänak att vara förberedd på att nästan vad som helst kan hända i ett VM-rally.



Bromsar/Bromstillbehör



Väghållning



Rattar & Tillbehör



Intercooler



Turbo



Insug



Förgasare & Tillbehör



An-Kopplingar



Kylare

Med produkter från kända tillverkare!

WEBER
W

Pipercross

WALBRO

COMETIC
GASKET
www.cometic.com

HOLSET
TURBOCHARGERS

ARP

QUARTER MASTER

SACHS
PERFORMANCE

DEA fast

BOSCH

Bom



ben briserade

Quattro skrev historia för bilindustri, rally och bana

Det är 40 år sedan ett av bilhistoriens viktigare kapitel började skrivas. Författarna var ett litet gäng sluga ingenjörer. När de vände blad, tog fram en blank sida, och skissade ner sina idéer förstod de knappast själva vad de skulle komma att ställa till med.

Audi hade börjat rita om förutsättningarna för hela bilindustrin – och skapat en explosiv utveckling inom bilsporten – för all framtid. Bomben som briserade döptes till – Quattro!

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT),
TONY WELAM/MCKLEIN (FOTO)



På uppdrag av tyska försvaret tillverkade Volkswagen, under slutet av 1970-talet, ett enklare terrängfordon som kallades Iltis.

Chassiingenjören Jörg Bensinger, från dotterbolaget Audi, provkörde Iltis under svåra förhållanden och blev lyrisk över hur enkelt bilen tog sig fram överallt.

Hemma i Ingolstadt kontaktade han Walter Treser, som då basade för Audis förserieutveckling, och förklarade att om Iltis hade mer effekt skulle den överglänsa alla liknande fordon.

Treser ansåg att det vore mer intressant att skapa en kraftfull coupé med fyrhjulsdraft för den civila marknaden.

Så, i februari 1977 började Treser och hans tolv man starka team skissa på den första Audin med permanent fyrhjulsdraft. En modifierad Audi 80 med något utökat axelavstånd och femcylindrig, turboladdad motor på 200 hk.

I NOVEMBER samma år stod första bilen klar att testa. Treser och gänget körde mängder av mil innan de presenterade den nya drivlineteknologin för den då ansvarige utvecklingschefen, Ferdinand Piëch (Ferdinand Porsches dotterson).

Piëch provkörde prototyp-Audi 80:n med 4WD, bland annat vid snötäckta och svårkörda österrikiska bergspasset Turracher Höhe.

Treser har berättat att där stod lokalbefolkning och monterade snökedjor på sina bilar för att

kunna ta sig vidare. De hade tittat medlidande på den oansenliga Audin, som till råga på allt var utrustad med sommardäck. Döm om deras förvåning när Piëch forcerade förbi som om det vore barmark.

Bilen imponerade stort och fick klartecken av styrelsen. Nu återstod att hitta på ett namn för teknologin.

Det sägs att Treser fick idén till Quattro – "fyra" på italienska – när han skulle svänga ihop en pasta och bladdrade i en italiensk kokbok.

AUDIS MARKNADSAVDELNING hade en sval inställning till förslaget. De menade att "Carat" skulle vara mycket snyggare. Fast de insåg snart att det fanns en parfym för kvinnor som hette så. Quattro fick det bli. Med litet q på det officiella emblemet.

VW Iltis var inte bortglömd. En version av fordonet gavs mer effekt och preppades, av Audi, för det måhända tuffaste äventyret av alla – Paris-Dakar-rallyt – eller Rally Oasis som det hette då.

På nyårsdagen 1980 startade svenske Freddy Kottulinsky och hans co-driver Gerd Löffelmann ökenrallyt i Iltisen och den 23 januari stod de som vinnare.

Som kuriosa måste berättas att Polenfödde Roland Gumpert blev nia i samma rally, slagen av svensken med nästan exakt nio timmar. Roland blev senare stallchef för Audis VM-rallyteam.

En dryg månad efter ökenstrapatsen, på den stora bilsalongen i Genève, visades

Audi Quattro S1/E2 är en av de mest hårresande rallybilar som någonsin byggts. Stig Blomqvist är ende svensk som har VM-tävlats med bilen. Han körde två tävlingar med den 1985 och blev som bäst tvåa totalt i Finland det året. Bilden är från Slottssprinten i Katrineholm 2017 där "Mäster" Blomqvist uppvisningskörde till åskådarnas stora förtjusning.

FOTO: STEFAN BOMAN



Quattrons andra totalseger i VM fick vänta till italienska San Remo-rallyt i oktober 1981. Då skrev fransyskan Michèle Mouton och hennes italienska co-driver Fabrizia Pons historia som första helt kvinnliga besättning att vinna ett VM-rally. Publiksäkerheten på den tiden var väl – så där. I dag jobbar Mouton för Internationella bilsportförbundet med just publiksäkerhet som sitt främsta uppdrag.

► Audi Quattro för första gången för konkurrenter och världspress. Varken förr eller senare har en biltillverkare spikat upp ribban så markant för vad som ska gälla i framtiden.

En fyrhjulsdriven prestandabil för gatan?

BILENS SPECIFIKATIONER gick på många sätt en helt egen väg gentemot gängse regler på den tiden.

Turbomotorn på 2.144 cc var femcylindrig och levererade 200 hk vid 5.500 rpm. Vridet var 285 Nm vid 3.500 rpm. Enligt pappret skulle den prestera 0-100 km/h på ungefär sju sekunder och ett ögonblick.

Men det mest spektakulära med Quattron var den permanenta fyrhjulsdriften. På den tiden användes dylik transmission bara i terrängfordon. Inte i vanlig trafik. Och inte i rallyskogen.

Det var viktigt att 4WD för gatbruk inte bara skulle bli ett kort kapitel i den ständigt växande och utvecklande bilindustrin. I bakhuvudet på de ledande "doktorerna" fanns därför hela tiden rallysporten.

Sedan gammalt var det känt att den som lyckades vinna internationella biltävlingar skapade stort PR-värde åt sitt märke och därmed sålde man fler bilar. Definitivt något Audi behövde. Vid den här tiden hade deras bilar ett

attraktionsvärde i paritet med en sönderkokad potatis.

Något tyskarna var fast beslutna att ändra på.

DE VINNANDE rallybilarna i slutet av 1970-talet var bakhjulsdrivna och hade i runda slängar 200–250 hk.

Ford Escort BDA, Fiat 131 Abarth och Opel Ascona 400 var riktiga segerrecept. Ja, även racermaskinen Lancia Stratos.

Enda lilla kruxet, för Audi, var att fyrhjulsdrift i rallyskogen då var "verboden".

Men efter lite lobbyverksamhet med Internationella bilsportförbundet var den detaljen ur världen.

Tyskarna byggde en rallyversion av sin fyrhjulsdrivna bil och lyckades med viss möda få en av dåtidens största rallystjärnor, finländaren Hannu Mikkola, att komma och testa.

HAN VAR SKEPTISK. Men ställde upp under förutsättning att han fick ett kontrakt med klausuler som gjorde att han kunde avbryta sina åtaganden med Audi efter 60 dagars testande, om han då fortfarande inte trodde att bilen hade tillräckligt med potential.

Redan under de första riktiga testerna kände Mikkola att han kunde åka betydligt fortare med Quattron än med den Ford Escort han hade VM-tävlats med. Det



Hannu Mikkola och Walter Treser såg nöjda ut när Quattro VM-debuterade i Monte Carlo-rallyt 1981. Detta trots att både Mikkola och Michèle Mouton tvingades bryta tävlingen.



I Svenska VM-rallyt 1981 skrev Hannu Mikkola och hans svenske co-driver Arne Hertz historia när de tog historiens första delseger i rally-VM med en fyrhjulsdriven bil. Hannu blev samtidigt förste icke svensk någonsin att vinna Svenska Rallyt.



Ett stort steg i utvecklingen av Audi Quattro var svenske Freddy Kottulinskys seger i Paris-Dakar (Rally Oasis) 1980. Co-driver i VW Ittis-ekipaget var Gerd Löffelmann.



Officiell rallypremiär hade Audi Quattro i EM-deltävlingen Jänner Rally i januari 1981. Duon Franz Wittmann/Kurt Nestinger totalsegrade med över 20 minuters marginal till norsksvenska tvåan, John Haugland/Jan-Olof Bohlin (Skoda 130 RS).

vill säga om vägarna var breda, svepande och snabba. När det var krokigt och bökt var Quattron allt annat än smidig.

De stela differentialerna gjorde att bilen ville gå rakt fram i kurvorna och föraren var tvungen att bryta in bilen i svängarna för att över huvud taget komma runt.

SENARE UTVECKLADE man den mekaniska Torsen-differentialen som vid bra väglag såg till att fördela drivkraften lika mellan båda hjulaxlarna. Vid sämre väglag, såg differentialen till att hjulaxeln med bra fäste fick upp till 75 procent av motoreffekten. Då började Quattron bli riktigt hanterbar.

När Audi sedan homologerade sin Quattro för tävlingsbruk hade man tänkt på allt redan från början.

Bilen var försedd med oljekylare i bakspoilern, större bensintank, torrsumpsmörjning, hydraulisk handbroms, extra kraftiga bärarmar för hjulupphängningarna, grill utan dimljus, större bromsskivor och bromsok i lättmetall, kardanaxel av kevlarlaminat, olika utväxlingar, sidorutor och bakruta i plexiglas samt karosdelar av aluminium och plast...

Första officiella framträdandet gjorde Mikkola som föråkare, utan tidtagning, i det portugisiska Algarverallyt i månads-skiftet oktober-november 1980.



Främsta kvinnan i rally-VM är än i dag Michèle Mouton. Hon startade i 50 VM-deltävlingar, vann fyra av dem och stod på pallen i sammanlagt nio VM-race. Efter att ha kört Fiat kontrakterades hon av Audi mellan 1981 (bilden) och 1985. 1986 blev hennes sista VM-säsong, då som förare hos Peugeot.

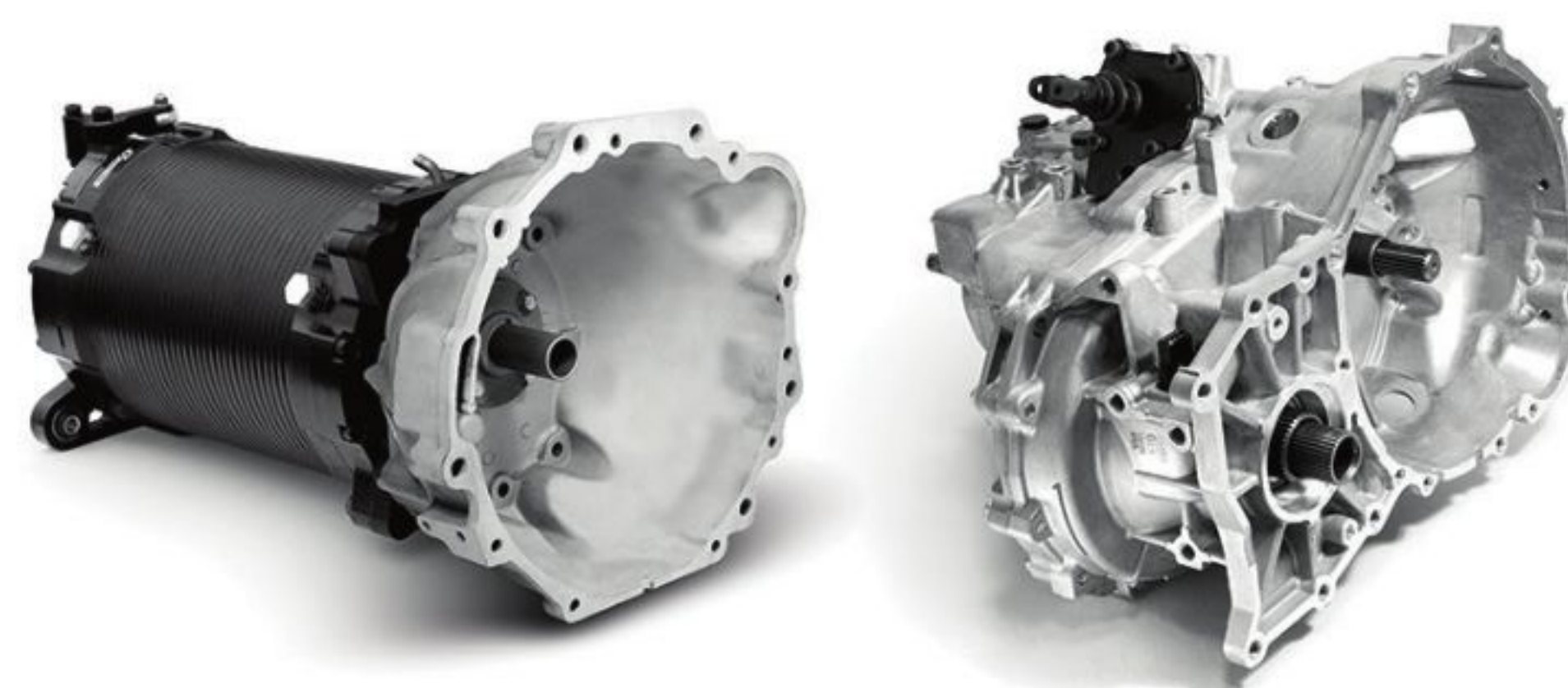


3-VÄGSDÄMPARE MED HYDROSTOP RALLY/RALLYCROSS/RACING

**BMW
MITSUBISHI
SUBARU
FORD
M.M.**



**SEKVENTIELLA,
H-LÅDOR OCH DREVSATSER**



motor nord

060-15 74 00 • WWW.MOTORNORD.SE

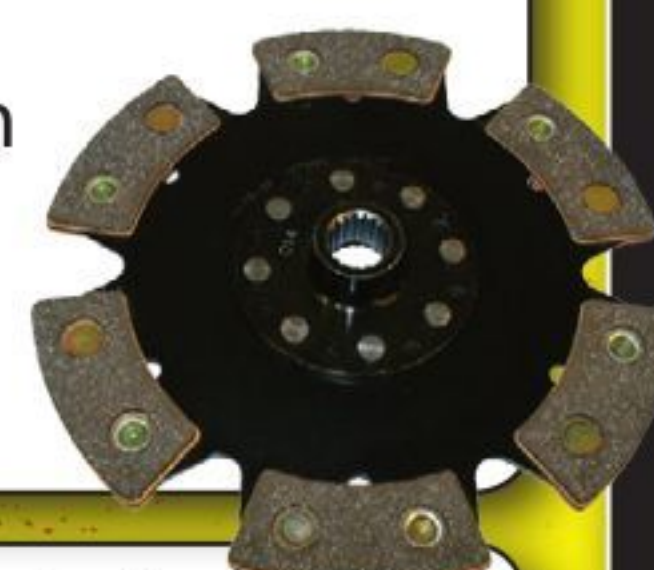
www.dalhems.com • bildelar@dalhems.com • 0346-207 35



3" kardan med 1350-knutar 4995:-
Kardan som tillverkas i den längd du vill ha!

Sinterlameller från KEP

Håller vad dom lovar!



220 volts däckskärare 1495:-

Suverän maskin för att trimma t.ex. folkracedäcken eller förlänga livet lite på hojdäcken!



Elektrisk vattenpump från Davies Craig som levererar 115 liter/minut. Med digital styrenhet 3390:-
Utan styrenhet 2290:-

Elektrisk vattenpump i aluminium 150 l/m 2890:-



OMP TRS

FIA-stol från 2690:-



Vi har grejerna till dig som håller på med motorsport!

Dalhems

www.dalhems.com • bildelar@dalhems.com • 0346-207 35

Stig Blomqvist körde Audi i VM säsongerna 1982-1985. På bilden flyger han och co-drivern Björn Cederberg mot sin första Quattro-seger, i Svenska VM-rallyt 1982. Duon vann med två och en halv minuts marginal över Ford Escort-ekipaget Ari Vatanen/Terry Harryman.



► Detta med sin svenske co-driver Arne Hertz i högerstolen.

Det gick fort. Hade Mikkolas sträcktider räknats in i tävlingen hade han totalsegrat med över 20 minuter ...

FINLÄNDAREN var övertygad. Audis satsning på Quattro var helrätt. Det här var framtidens melodi.

Och äntligen var det dags för premiär. I januari 1981 lät man österrikaren Franz Wittman köra EM-deltävlingen Jänner Rally i sitt hemland. Resultatet blev totalseger och rallyvärlden såg med spänning fram emot säsongens VM-premiär, Monte Carlo-rallyt.

För att ytterligare förstärka sin PR hade Audi anställt fransyskan Michèle Mouton att ratta en av Quattro-bilarna.

Men Monte Carlo blev en flopp. Mouton fick smuts i bensinen och bröt redan på väg till första sträckan. Mikkola vann förvisso de inledande sträckorna, men for ut i periferin på sjunde specialsträckan. Tävlingen vanns av Jean Ragnotti i en Renault 5 Turbo.

Därmed fick Audi Quattros första, och fyrhjulsdraftens första, historiska rally-VM-seger vänta till Svenska Rallyt 1981. Hannu Mikkola/Arne Hertz slog tvåan, Ford Escort-paret Ari Vatanen/David Richards, med nästan två minuter.

Samtidigt blev faktiskt Mikkola förste icke svensk att vinna Svenska Rallyt.

Tre veckor senare belade Mouton fjärdeplatsen i Portugal. Alltför snabbe Mikkola hade ännu en gång brakat av vägen.

Men alla insatta förstod vad som var på gång.

Förtvivlade konkurrenter pratade inför tv-kameror om hur chanslösa de var. Att Quattron smög runt svängarna som en taxi. Inte på sladd, bara rakt och tyst. Och snabbt. Mycket snabbt.

Media över hela världen skrev stora rubriker. Audi hade revolutionerat rallysporten. Och, skulle det visa sig, praktiskt taget hela fordonsindustrin.

När 1981 var över hade Mikkola vunnit det svenska och det engelska VM-rallyt. Och Michèle Mouton med italienska co-drivern Fabrizia Pons hade skrivit historia genom att bli första helt kvinnliga besättning någonsin att vinna ett VM-rally.

Media och fans var i extas när de unga damerna körde skjortan av alla manliga konkurrenter i San Remo-rallyt.

I SVENSKA RALLYT 1982 var Audi-teamet så överlägsna att båda fabriksförarna, Hannu Mikkola och Michèle Mouton, slappnade av mot tävlingens slutskede. Då kanade Mikkola av vägen. Strax efter kom Mouton



Serviceplatserna var spartanska på 1980-talet. Här får Hannu Mikkolas Audi en smörjelse under strapatsrika Bandamarallyt på Elfenbenskusten under senhösten 1982. I just den här tävlingen var Roland Gumpert co-driver i bilen.

Stig Blomqvist nådde stora framgångar som Audi-förare med sju delsegrar i VM. Bilden är från 1982. Två år senare, 1984, blev han Sveriges andra världsmästare i rally.



och kanade av på samma ställe och puttade finländaren ännu djupare ut i snön. Totalsegrade gjorde i stället Stig Blomqvist.

Men senare under säsongen visade fransyskan att hennes seger i Italien 1981 inte var någon tillfällighet. I stor stil dundrade Mouton hem totalsegrar i Portugal, Grekland och Brasilien. Med en hårsman missade hon VM-titeln för förare 1982 till tyske Opel-föraren Walter Röhrl.

Fast eftersom Moutons teamkamrat Hannu Mikkola vann Finland och England det året räckte teamets sammanlagda insats till VM-guld för tillverkare. Gissa om det jublades i Tyskland.

UR-QUATTRON var byggd enligt dåvarande Grupp 4-reglementet och på asfalt var den handikappad på grund av sitt långa axelavstånd. Dessutom gav tioventilsmotorn inte tillräckligt hög effekt för att vara konkurrenskraftig i Grupp B-klassen som infördes 1982.

Inför 1983 homologerade Audi om bilen till Grupp B. Bland annat tilläts då att flera karossdelar tillverkades i kevlar. Sport Quattro hade 32 centimeter kortare axelavstånd än föregångaren och den femcylindriga motorn hade fyrventilsteknik och gav vid introduktionen 400 hk. Men problem att kyla turbomotorn skulle komma att förfölja Audi under resten av Grupp B-epoken.

Det Ingolstadt-baserade rallyteamets svenske förare, Stig Blomqvist, blev publikfavorit med sin spektakulära körstil som visade att man även kunde sladda och åka brett genom kurvorna med en Quattro tack vare körtekniken "left-foot-braking".

Stig hade under alla sina år med framhjulsdrivna Saabar utvecklat en säregen teknik. Att hålla gas genom svängarna och ställa upp bilen kontrollerat genom att samtidigt bromsa med vänsterfoten.

Tekniken spreds och allt fler lärde sig vänsterbromsa. Idag finns knappt en rallyförare, eller

för den delen racingförare, som inte kör med vänsterbroms.

1983 var Stig teamets snabbaste förare. Men flera mekaniska problem satte käppar i hjulen för honom. Audis ära räddades dock av Hannu Mikkola som tog fyra segrar och säkrade VM-guldet för förare.

Kommande säsong, 1984, blev helt och hållet Audis. Mitt under säsongen mötte man den nu allt tuffare konkurrensen genom att lansera den kortare och vassare Sport Quattron.

Året blev ett veritabelt segertåg för Quattro-gänget som nu även anställt tyske före detta världsmästaren Walter Röhrl.

Mikkola och Röhrl vann varsin tävling. Och Stig Blomqvist med co-drivern Björn "Kapten" Cederberg sladdade hem fem totalsegrar. Det gav teamet VM-guld för tillverkare och "Mäster" Blomqvist blev världsmästare. Mikkola blev tvåa i VM.

Under tiden hade allt fler biltillverkare utvecklat brutala Grupp B-bilar för att sätta stopp för Audis alla segrar.

PEUGEOT OCH LANCIA blev de närmaste åren svårslagna huvudkonkurrenter och inför deltävlingen i Argentina 1985 presenterade Audi sitt och kanske rallyvärldens absolut grymmaste monster någonsin. En explosiv evolution av Sport Quattro som fick namnet Quattro S1.

Farkosten hade vulgära spoilers, skärmbreddare djupa som bokhyllor och en vansinnig vinge över bakluckan. Officiellt hade S1 450 hästkrafter, men det var i själva verket ett par hundra till.

En brutal kraft och en bil som få, mycket skickliga piloter kunde hantera. Trots nymodigheter som vattenkylda bromsar ...

Tyvärr tog den skenande utvecklingen en ände med förskräckelse. Grupp B-bilar (dock ingen Audi) var inblandade i flera tragiska olyckor med dödlig utgång och efter 1986 års säsong var sagan slut. Grupp B förbjöds!

Audi kände nog hur vindarna ➡



En av flera svenskar som nått stora framgångar bakom ratten i en Quattro är Mattias Ekström. På bilden flyger dalkarlen mot VM-guld i rallycross 2016.

Stor svensk succé

● **MÅNGA SVENSKA FÖRARE** har tävlat med Audi Quattro och njutit stora framgångar. Att rada upp alla skulle ta allt för stor plats. Men här är ett axplock!

Olle Arnesson tog två EM-guld i rallycross, en sportgren där Tommy Kristoffersson fortsatte segerraden långt in på 1990-talet i fyrhjulsdrivna Audi-bilar. 2016 blev flerfaldige DTM-mästaren Mattias Ekström rallycrossvärldsmästare.

Stig Blomqvist blev inte bara världsmästare med Quattro. Han tog även ett SM-guld av bara farten. Svenska mästare i Quattro blev även Mikael Eriksson och Gunnar Pettersson.

Svenska Juniormästare i rally blev följande Quattro-piloter: Lasse Gundler, Martin Ericsson och Tomas "Gullabo" Jansson.

Övriga snabba Quattro-förare i de svenska rallyskogarna var bland många andra svenska dammästarinnan Susanne Kottulinsky samt Erik "Eken" Johansson och Lars-Erik Torph.

Audi vann även STCC säsongerna 1999, 2001 och 2002 med A4 Quattro.



Enda VM-segern för Quattro S1/E2 tog Walter Röhrl/Christian Geistdörfer i Sanremo-rallyt 1985. Året därpå ställde Audi bara upp i två VM-deltävlingar med den brutala maskinen.

Tekniska fakta AUDI SPORT QUATTRO E2

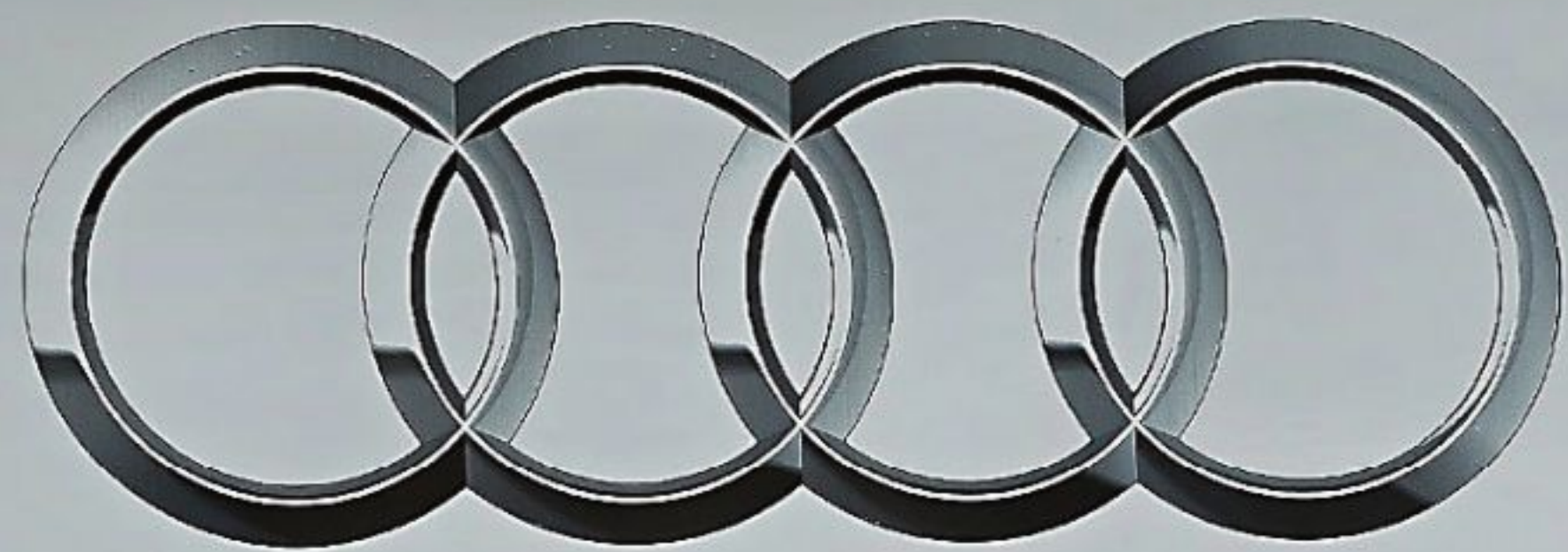
Motor: Längsmonterad 5-cylindrig och 20-ventils turboladdad motor. Volym 2.110 cc (homologiserad volym efter uppräknig med turbokoefficient x 1,4: 2.954 cc).
Effekt: 540 hk (7.500 rpm).
Vridmoment: 590 Nm (5.500 rpm).
Bromsar: Ventilerade skivor runt om.

304/330 mm fram och 304 mm bak).
Längd: 4.240 mm.
Bredd: 1.860 mm.
Höjd: 1.344 mm.
Hjulbas: 2.224 mm.
Spårvidd fram: 1.465 mm.
Spårvidd bak: 1.502 mm.
Vikt: 1.090 kg.



FOTO: KALLE RIGGARE/TEAMBILD.SE

Den korta Sportquattron lanserades 1984 och användes till hösten 1985. Hannu Mikkola/Arne Hertz stöttade bilen mot en snödriva på väg mot fjärdeplats i Sverige 1985.



Mer än tre decennier skiljer mellan bilarna. R18 e-tron som trippelsegrade i Le Mans 24h 2012-2014 och ur-Quattron som vände upp och ner på rallyvärlden 1981.

FOTO: AUDI COMMUNICATIONS MOTORSPORT



bläste. För 1986 startade de bara i två VM-tävlingar (Monte Carlo och Portugal).

1987 gjorde det tyska märket några insatser i rally-VM med stora tunga 200 Quattro Grupp A. Det blev som bäst en dubbelseger i Safarirallyt genom Walter Röhrl och Hannu Mikkola. Sedan drog sig tyskarna ur rallysporten.

De hade för all framtid satt agendan för all form av biltävlande. Och markerat en historisk förändring för bilbranschen över huvud taget.

Dessutom var Audi inte längre en trist gubbil. Genom sina 24 VM-segrar i rally, två VM-titlar för förare och två VM-guld för tillverkare hade bilmärket under några intensiva år profilerat sig

med hög och sportig status.

Naturligtvis hade Audi efter sina framgångsrika rallyår fått smak på att tävla och att vinna.

Redan 1985 hade man testat den ökända backtävlingen Pikes Peak i Colorado, USA. Då satte Michèle Mouton alla grabbar på plats med en Sport Quattro. Dessutom med nytt backrekord! 11 minuter och 25 sekunder.

ÅRET EFTER var amerikanske racerstjärnan Bobby Unser oslagbar uppför världens svåraste backe med en Quattro S1.

1987, när Grupp B försvunnit från rallyskogarna, byggde man den hårigaste tänkbara Pikes Peak-racern av en Quattro S1 och

lät Walter Röhrl köra den två mil långa backtävlingen i USA. Resultatet blev nytt rekord. 10 minuter och 47 sekunder.

Men från och med 1988 var det banracing som gällde för Audi. Man fick mersmak efter att det året ha vunnit den amerikanska Trans Am-serien med 200 Quattro.

Biltillverkaren kom att nå stora framgångar i tyska DTM samt i touring car-serier över hela världen (inklusive STCC) samt i rallycross. Och inte minst i racingklassikern Le Mans 24h där de från år 2000 radade upp totalsegrar med R8 följt av dieselvärstingarna R10 och R15.

2012 kom varumärket Quattro tillbaka i den internationella

hetluften när Audi fortsatte sin långa segersvit i det franska 24-timmarsloppet med fyrhjulsdrivna R18 e-tron.

Hybridracern hade en sofistikerad teknik med en V6 TDI-motor som drev bakhjulen medan två elektriska motorer, som matades med återvunnen energi, gav kraft åt framhjulen. Den LMP1-värstingen noterade tre raka totalsegrar på Le Mans 2012-2014.

Det har hänt oerhört mycket sedan fyrhjulsdriften lyftes över från VW Iltis till en Audi 80 som blev Quattro för 40 år sedan.

Helt säkert är att framgångsrikt tävlande skapar en sportig image och inte minst utvecklar bilarna till vardagsbilisternas nytta. ●



Det var inte många förare och kartläsare som fick uppleva rally-VM inifrån en av de brutalaste rallybilar som någonsin skapats. Quattro S1/E2 blev bilmärkets sista aktiva bil i Grupp B.



Det gick att skrämna upp Quattro S1/E2 med ännu mer effekt och ännu större vingar. 1987 körde Walter Röhrl uppför Pikes Peak-backen i USA på ny rekordtid: 10 minuter och 47 sekunder.

di Sport



Audi Quattro – alla VM-segrar i rally

1981 Sverige – Hannu Mikkola (FIN)/Arne Hertz (SWE)
1981 Italien – Michèle Mouton (FRA)/Fabrizia Pons (ITA)
1981 Storbritannien – Hannu Mikkola (FIN)/Arne Hertz (SWE)

1982 Sverige – Stig Blomqvist (SWE)/Björn Cederberg (SWE)
1982 Portugal – Michèle Mouton (FRA)/Fabrizia Pons (ITA)
1982 Grekland – Michèle Mouton (FRA)/Fabrizia Pons (ITA)
1982 Brasilien – Michèle Mouton (FRA)/Fabrizia Pons (ITA)
1982 Finland – Hannu Mikkola (FIN)/Arne Hertz (SWE)
1982 Italien – Stig Blomqvist (SWE)/Björn Cederberg (SWE)
1982 Storbritannien – Hannu Mikkola (FIN)/Arne Hertz (SWE)

1983 Sverige – Hannu Mikkola (FIN)/Arne Hertz (SWE)
1983 Portugal – Hannu Mikkola (FIN)/Arne Hertz (SWE)
1983 Argentina – Hannu Mikkola (FIN)/Arne Hertz (SWE)
1983 Finland – Hannu Mikkola (FIN)/Arne Hertz (SWE)
1983 Storbritannien – Stig Blomqvist (SWE)/Björn Cederberg (SWE)

1984 Monaco – Walter Röhrl (DEU)/Christian Geistdörfer (DEU)
1984 Sverige – Stig Blomqvist (SWE)/Björn Cederberg (SWE)
1984 Portugal – Hannu Mikkola (FIN)/Arne Hertz (SWE)
1984 Grekland – Stig Blomqvist (SWE)/Björn Cederberg (SWE)
1984 Nya Zeeland – Stig Blomqvist (SWE)/Björn Cederberg (SWE)
1984 Argentina – Stig Blomqvist (SWE)/Björn Cederberg (SWE)
1984 Elfenbenskusten – Stig Blomqvist (SWE)/Björn Cederberg (SWE)

1985 Italien – Walter Röhrl (DEU)/Christian Geistdörfer (DEU)

1987 Kenya – Hannu Mikkola (FIN)/Arne Hertz (SWE)



1987 gällde Grupp A-reglementet och 200 Quattro var allt för stor och tung för att hävda sig. I Safarirallyt det året tog märket sin sista (hittills) VM-delseger i rally när Hannu Mikkola vann före stallkamraten Walter Röhrl.



2020

LJUNGBYHED MOTORBANA DRIVERS CLUB FESTIVAL 7-8 AUGUSTI*

*För senaste besked om tävlingens genomförande, se:

www.v8thundercars.com

eller

www.driversclubfestival.com



Verksamheten inryms i tre byggnader med butik i en, montering i en och rörbockning i en. I monteringsverkstaden går det att jobba med flera bilar samtidigt. Patrik (t.v.) och Daniel (t.h.) vrider runt en Fiesta-kaross medan Jimmy jobbar på Lotusen i bakgrunden.



Från bur till komplett tävlingsbil

Finess utanför Eskilstuna har gjort sig kända för burar i första hand, men för den som vill kan de raska gossarna sno ihop en komplett tävlingsbil.

Med förvärvet av PG's Rallyimport blev även butiken komplett – och PG själv svarar oftast i telefonen.

AV GUNNAR LJUNGSTEDT (TEXT & FOTO)



När du insett att föraroverallen blivit för trång på mitten efter sommarens grillfester och ringer med andan i halsen är det förmodligen Anders "PG" Malmström som svarar. Han drev tidigare PG's Rallyimport och vet vad du behöver.

Några låga enplansbyggnader runt en gårdsplan ute på landet. Det är inga pråliga grävda dammar med karpar i, eller asfalterade besöksparkeringar med kantsten som möter när man svänger in hos Finess. Det behövs inte, inne i stugvärmen finns i stället mycket samlad kompetens och motorsportnörderi – och faktiskt en modern kaffemaskin.

Allt under ett tak, som man brukar säga. Eller som i det här fallet, under tre tak. Bröderna Daniel och Patrik Jansson driver Finess med två anställda, Jimmy Kullander och Anders "PG" Malmström.

Företagandet startade 1994, men då var det under ett annat namn och med en annan inriktning. Lack, ställningsbyggande och lite diverse.

– Det är bara organisationsnumret kvar, berättar Daniel över kaffekoppen.

RUNT 2000 ändrades inriktningen och dagens Finess föddes med motorsport som inriktning.

– Vi såg behovet, startade lugnt och byggde upp det sakta.

Från början byggde man även i privatbilar men nu är det bara motorsport som gäller.

– När vi satsade på en butiksdelen gick vi ihop med PG, köpte hans företag PG's Rallyimport.

– Vi är ju kompisar, fyller Patrik i. Ville inte starta när han höll på.

När PG tyckte att det räckte sålde han företaget till Finess, och hängde själv med som anställd. PG, förresten ... Anders Malmström borde ge en annan förkortning än PG, vad står det för?

– Plåtgam, skrattar bröderna unisont.

Anders, eller PG, har nämligen haft svart bälte i rallytittning hela sitt liv och alltid hängt på specialsträckor sedan barnsben. Ingen har beskådat så många avåkningsar som han.

PG köpte Rallyimporten 2008 och drev den vid sidan av sina ordinarie jobb.

– Jag drev rekondfirma, avslöjar han. Och sålde fönster. ▶



Vid lunchtid droppade det i vanlig ordning in lite oknytt som ville prata rally (i bakgrunden). Volvo 240:n i förgrunden är ett kundbygge klart för leverans med en framtid under nya Grupp H-reglementet som kom 2018.

► PG är begåvad med både fru och döttrar som är djupt involverade i motorsporten och brukar vara ute på tävlingar ett 40-tal helger per år.

– Jag är med i 60-klubben för de som sett 60 rallytävlingar på ett år avslöjar han med ett skratt. Vi är tre, men de andra är bara på rally. Jag är på folkrace också och har hunnit med 83 tävlingar på ett år!

PG har själv tävlat i både rally och rallycross.

– 120 rallytävlingar som kartläsare totalt.

I rallycross är en distriktsmästerskapsseger största sportsliga framgången.

– Om jag bara kör fullt rakt in i en hög med bilar kostar det en jävla massa pengar och jag kommer inte till start nästa tävling, förklarar han sin strategi med att komma i mål och ta poäng.

– Feg, påstår Patrik.

Inställningen runt bordet är att PG kan allt om tävlingar, bilar och förare. Visar man ett foto från 1987 vet han var och när det är taget, och förmodligen vilket ventilspelet bilen hade.

JIMMY BÖRJADE 2003 och har som förare både folkrace och rally i bagaget.

– Jag köpte alla burar från Finess utom en, berättar Jimmy. Den kom från Gunnarsjö Svets & Smide.

– Den firman har vi fortfarande samarbete med, berättar Daniel.

Hemma på gården står två Grupp E-bilar och ett antal folkracebilar.

– Bilar finns, menar han. Bara det blir tävlingar!

Arbetsfördelningen är lite överlappande men Daniel och Jimmy pysslar mest med montering medan PG sköter butiken och Patrik kröker rör. I rörkrökeriet som vi absolut inte får se.



I rörkrökarverkstaden blev vi absolut inte insläppta, produktionen där var för hemlig för kameror. Men en pall med kompletta bursatser med destination Finland fick vi åtminstone ta en bild på.



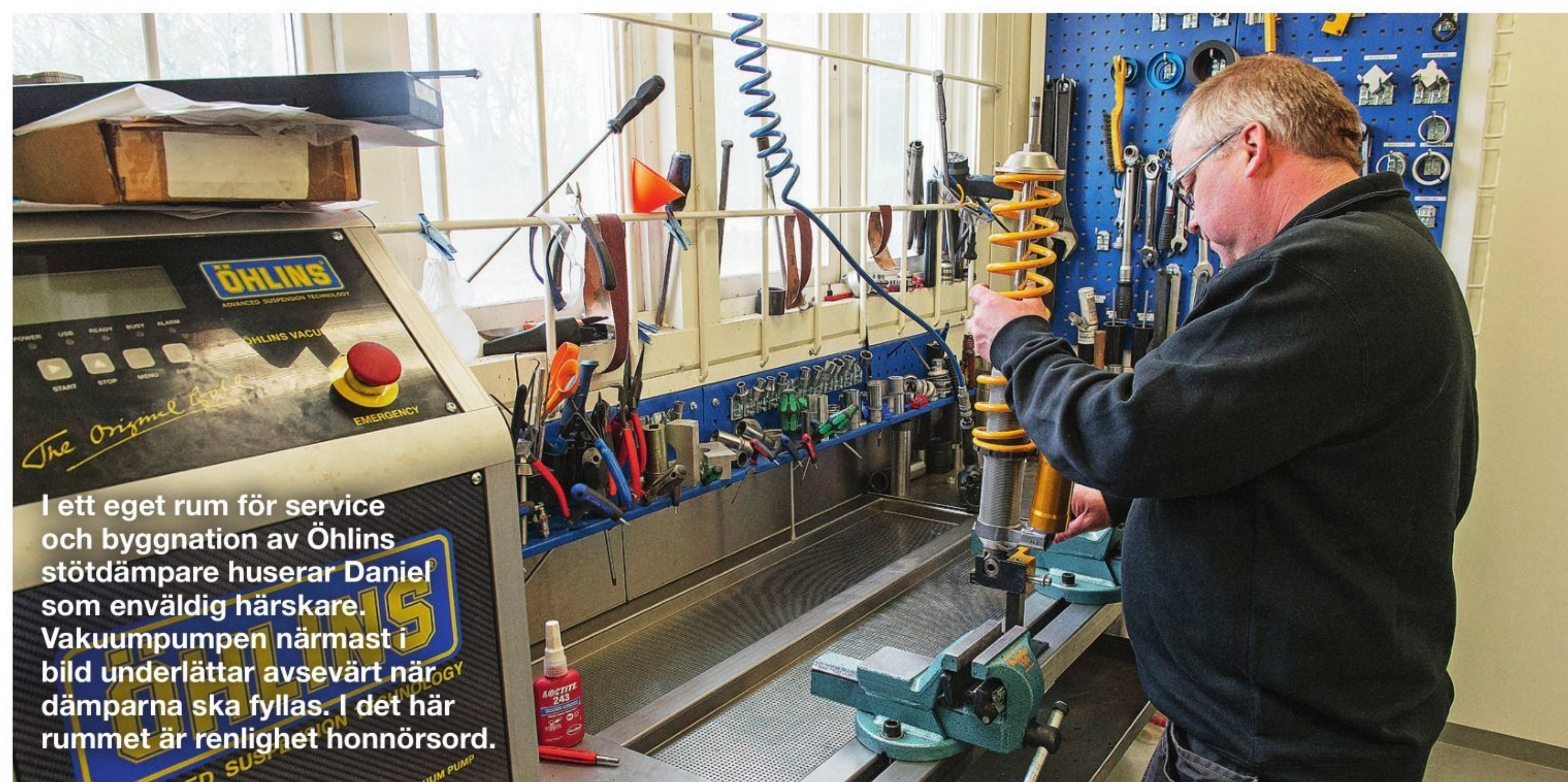
Finska Rally Corsa handlar bursatser från Finess och skeppar chassidelar som klassade rörbärarmar till BMW E36/E46 tillbaka i retur. BMW är stort i Finland, men även till Volvo levereras mycket.

Skyldockorna är åtminstone tystlåtna, det kan man inte säga om de fyra gubbarna runt fikabordet. Italienska P1 Advanced Racewear har funnits i många år men är tämligen nytt i Sverige.





Ska man bygga bur i en liten tight Lotus Elan får man tänka till, då karossen med golv är i glasfiber. Jimmy Kullanders hela yrkesskicklighet kommer till användning när allt behöver passa perfekt för att inte inkräkta onödigt mycket på utrymmet.



I ett eget rum för service och byggnation av Öhlins stötdämpare huserar Daniel som enväldig härskare. Vakuumpumpen närmast i bild underlättar avsevärt när dämparna ska fyllas. I det här rummet är renlighet honnörsord.

– Det finns lite hemligheter där, påpekar Patrik och håller ett hårt grepp om nyckeln i fickan.

Dessutom vattenblästrar man, flockar instrumentbrädor och har ett dedikerat stötdämparrum där man bygger och servar Öhlins-dämpare. Bland annat. Man bygger inga motorer, växellådor eller elsystem, men de delmomenten kan man leja in från annat håll så i princip pratar vi om en "one stop race shop".

Huvudnäringen är dock burar och bågar, antingen som satser eller monterat i bil med certbur.

– Vi är en firma av sju som är certifierade, menar Daniel.

BURARNA spänner över alla motorsportsdiscipliner även om dragracing inte är så vanligt i lokalerna. Byggs det dragracing-bil är det enbart burinstallation, rena rörchassibyggen finns det andra som kan.


En inventering av rullorna säger att man har burmallar för runt 400 bilmodeller, räknat kompletta satser. Nöjer man sig med halvbur blir det ett gäng till. Och om bilen inte finns i listan löser man det ändå.

De vanligaste bilmodellerna är inte helt överraskande Volvo 240 och 940, men det är även mycket BMW på agendan. Mest udda bilen hittills är förmodligen Marcos, just den bursatsen är ingen storsäljare.


Detta illustreras bra av att en Volvo 240 är det första som möter oss när vi kliver in genom porten. Ett Grupp H-bygge som fått bur, bakvagn, motorfästen, stolar i egna flexibla fästen och lite annat smått och gott innan kunden hämtar för färdigställande.

Snart är den ute ur lokalerna och på väg till en specialsträcka där Anders Malmström står i den marigaste böjen.

Cirkeln är sluten, på något sätt. ●



ÖHLINS NORTHERN EUROPE



Vi har lång erfarenhet och gedigen kunskap för gatbilar, rally, racing, rallycross, drifting eller cross- och extremecart.

ÖHLINS.NORTHERNEUROPE
ÖHLINSRACING

ÖHLINS NORTHERN EUROPE • Dagvindsgatan 10, 652 21 Karlstad • Tel 054 68 88 80

Matadoren från Madrid

Sett till VM-statistiken, delsegrar, pallplatser, sträcksegrar och inte minst VM-guld, är niofaldige världsmästaren, fransosen Sébastien Loeb, historiens mest framgångsrika rallyförare.

Men mest populär av alla är spanjoren Carlos "El Matador" Sainz. Det bevisades i en stor omröstning som nyligen genomfördes på specialsajten wrc.com.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), TONY WELAM/MCKLEIN (FOTO)

Carlos Sainz föddes i Madrid den 12 april 1962. Han växte upp och studerade juridik i två år. Men han var på alla vis ämnad att bli en stor idrottsstjärna. Inte nödvändigtvis inom motorsport.

Sainz var oerhört framgångsrik i alla sportgrenar han utövade. Real Madrid hade honom på sin "hot list" över lovande fotbollstalanger och som 16-åring vann han det spanska mästerskapet i squash. Därefter siktade Sainz in sig på att bli bäst i tennis, en sport han redan var riktigt duktig i.

Men så följde Carlos med sin fem år äldre bror, Antonio, och hans vänner rallyföraren Juan Carlos Onoro (framgångsrik i Spanien) och kartläsaren Juanjo Lacalle på några biltävlingar.

Antonio körde också rally och tävlar fortfarande i historiska rallyn, mestadels i Spanien.

Carlos blev tvärfast! Adrenalin, farten, ljudet och lockelsen att tygla en bil bättre än någon annan blev hans drivkraft. Första rallytävlingen körde han 1980 och från och med den dagen, till och med säsongen 1983 var Juanjo Lacalle kartläsare i Carlos Seat Panda och Renault 5 Turbo. Redan 1981 blev duon tvåa i spanska Renault 5 Cup.

1986 blev Sainz, lotsad av Antonio Boto, tvåa i spanska mästerskapet (Renault 5 Turbo) och året därpå blev de spanska mästare i en Ford Sierra Cosworth.

1988 startade ett långvarigt samarbete med co-drivern Luis Moya. Första säsongen vann de spanska mästerskapet i en Sierra Cosworth och de körde även fem VM-tävlingar i vilka de noterade sju totala sträcksegrar.

Carlos hade blivit ett namn på allas läppar. Dels tack vare framgångarna. Men minst lika mycket för sitt extrema tempo och sin brutala körstil.

INFÖR SÄSONGEN 1989 kontrakterades Sainz av Ove "Påven" Andersson som basade för Toyotas VM-team. Måhända något kontroversiellt. För fram till dess hade de sydeuropeiska förarna inte tagit över den stora

scenen. Då ansågs fortfarande nordiska förare, finländare och svenskar, som de absolut främsta inom rally. Ja, förutom italienaren Miki Biasion då, som vann VM 1988.

Men Påven hade sett vad spanjoren gick för och var övertygad om dennes kapacitet. I en intervju sa den dynamiske svenske stallchefen:

"Carlos kan bli hur bra som helst. Han är fullt kapabel att detronisera Biasion och ta över VM-titeln."

Satsningen på spanjoren kom att kosta pengar. Han körde svindlande fort, men gjorde också härresande krascher.

"Carlos tycks tro att bromspedalen är ett fotstöd. Att den kan användas för att hejda bilens våldsamma framfart har liksom aldrig fallit honom in", kommenterade en annan toppförare.

Biasion vann VM även 1989, men 1990 fick Ove rätt. Då tog Sainz över som världsmästare med 45 poängs marginal framför fransmannen Didier Auriol.

Nu var Carlos en aktad, internationell rallystjärna som fått smeknamnet "El Matador". Men multitalangen själv sneglade mot Formel 1.



Samarbetet med co-drivern Luis Moya pågick från 1988 till 2002. Duon åkte 161 VM-tävlingar ihop och vann 24 av dessa.



Ford Sierra RS Cosworth i Finland 1988.



Lancia Delta HF Integrale på Korsika 1993.



Subaru Impreza i Grekland 1994.

Spanjoren Carlos Sainz är enligt fans och utvalda journalister den främste rallyföraren någonsin.



Personliga fakta

CARLOS SAINZ

Född: 12 april 1962 i Madrid.
Antal VM-rallyn: 196 st.
Antal VM-titlar: 2 st.
Antal delsegrar i VM: 26 st.
Antal pallplatser i VM: 97 st.
Antal sträcksegrar i VM: 756 st.
Första VM-rallyt: Portugal 1987.
Sista VM-rallyt: Grekland 2005.
Första VM-segern: Grekland 1990.
Sista VM-segern: Argentina 2004.
Segrar i Dakarrallyt: 2010, 2018 och 2020.

FOTO: RED BULL CONTENT POOL



Ford Escort RS Cosworth i Sverige 1996.



Toyota Corolla WRC i Finland 1998.



Test/utveckling VW Polo R WRC 2011.

FOTO: BILDAGENTUR KRÄLING



Gelleråsen 70

ARENA 1950-2020

Gelleråsen Arena presenterar

KANONLOPPET 2020

14-15 AUGUSTI



STCC®
TCR Scandinavia

PORSCHE
CARRERA CUP
SCANDINAVIA

GT4
GT4 Scandinavia

FN
Formula Nordic

LEGENDS CUP
SWEDEN

VINETTA
715 CHALLENGE



Biljetter & info www.gellerasen.se



Köraktiviteter med Sveriges största bilpark

SE GELLERASEN.SE FÖR AKTUELLA KURSER & EVENT





Så sent som vid det här årets början, i en Mini John Cooper Works Buggy vann Carlos Sainz och co-drivern Lucas Cruz Dakarrallyt för tredje gången. Duon har två tidigare segrar i tävlingen, 2010 (Volkswagen Race Touareg 2) och 2018 (Peugeot 3008 DKR Maxi).

FOTO: RED BULL CONTENT POOL

► "Banracing vaskar fram alla egenskaper och kunskaper ur en förare. Att tygla en racerbil är den stora utmaningen. Jag följer VM-serien i Formel 1 och kan sporten. Visst vore det fantastiskt att få prova en vinnarbil", sa Sainz i en intervju.

Faktum är att han redan 1982 fått smak för banracing och bland annat kvalade till världsfinalen i Formel Ford, på brittiska Brands Hatch.

TROTS DET kom rally att bli hans yrke i många år. Matadoren från Madrid stannade hos Toyota till och med säsongen 1992 då han tog sin andra, och sista, VM-titel.

1991 var han inblandad i striden om VM-guld ända in på målsnöret men fick ge sig, sju poäng bakom Juha Kankkunen. Många minns Carlos våldsamma rullning med Celica GT4:an framför tv-kamerorna i Australien det året. Sex, sju, åtta eller nio varv? Vem hann räkna?

1993 bytte han team. Huvudsaklig anledning var att Toyota fick ny huvudsponsor i oljebolaget Castrol. Och Sainz personliga storsponsor var spanska konkurrenten Repsol.

Lancia hade vunnit märkes-VM sex år i rad och var kanske mätta. Deras Integrale var något ålderstigen och Carlos körde en säsong för privata Jolly Club-teamet som backades av Lancia.

Säsongen blev ingen succé och efter det året drog sig Lancia ur VM.

Sainz och Moya tog med sig Repsol till hungriga Subaru-teamet för säsongerna 1994-1995. Där blev de stallkamrater med radarparet Colin McRae/Derek Ringer.

Sainz och McRae kom inte alltid överens. Framför allt uppstod en dispyt mellan de båda under slutfasen av spanska VM-rallyt 1995 då teamet beordrade skotten att slå av på tempot för att låta spanjoren vinna.

Trots detta blev McRae världsmästare det året, tack vare

en fantomkörning i finalen i brittiska VM-rallyt.

1996-1997 hade Carlos Ford som arbetsgivare. Därefter lockades han tillbaka till Toyota som slickat såren efter att ha diskvalificerats från hela 1995 års säsong efter en synnerligen snillrik "bypass-operation" vid turbons restriktor.

TOYOTA VAR NU på gång med Corolla WRC och ville ta del av Sainz tempo, men kanske framför allt av hans rutin, perfektionism och mycket goda egenskaper som testförare.

Finaltävlingen i Wales blev ett av modern rallysports mest hjärt-

knipande dramen. Inför tävlingen ledde finske Mitsubishi-stjärnan Tommi Mäkinen VM med två poäng över Sainz. Men redan i tävlingens inledning slog Mäkinen bort ett hjul och tvingades bryta.

Sainz körde på säkerhet och inför allra sista sträckan låg han och co-drivern Moya fyra. Efter som Mäkinen brutit skulle det gott och väl räcka för att ta VM-guldet.

Vid målgången på sista sträckan, i vackra Margam Park, väntade media från hela världen och tusentals fans. Solen sken, det var en riktigt härlig höstdag.

300 meter från mål följde kamerorna Sainz WRC-Corolla som ... såg ut att hosta till och gick allt långsammare. Plötsligt stannade bilen i ett moln av rykande olja.

Vad hände? Tommi Mäkinen var redan på väg hem till Finland och fick beskedet via ett telefonsamtal.

"Sainz bryter! Bilen stannade precis före mål!"

De lika klassiska som plågsamma tv-bilderna visade Carlos kliva ur bilen och lyfta på motorhuven. Strax efteråt gick han med tunga steg mot mål medan Moya, i total frustration, slängde sin hjälm genom WRC-bilens bakruta.

CARLOS SAINZ var inte längre föraren som slogs om segrarna. ►



Carlos Sainz har sedan många år rört sig hemtamt i de innersta kretsarna av Formel 1. Här, 2010, i samspråk med landsmannen Fernando Alonso som blev VM-tvåa för Ferrari den säsongen.

FOTO: DPPI



1990 och 1992 (bilderna) tog Carlos Sainz sina VM-titlar i rally. Båda gångerna för Toyota med svenske Ove "Påven" Andersson som belåten stallchef.



Men han var säker och samlade stadigt med VM-poäng.

2000-2002 gjorde El Matador ytterligare tre säsonger för Ford och med McRae som stallkamrat. De trivdes inte ihop nu heller.

EFTER DEN PERIODEN lämnade Luis Moya co-driversitsen på VM-nivå för gott och när Sainz avslutade sin VM-karriär

hos Citroën (2003-2005) fick Marc Martí uppdraget som co-driver.

Formellt gjorde Sainz sin sista VM-säsong 2004, men lockades av det franska bilmärket att köra två tävlingar som 43-åring under 2005. I allra sista framträdandet, Akropolisrallyt, blev han trea totalt.

Spanjoren fortsatte sin aktiva karriär som förare för Volkswagen och senare Peugeot

och Mini, i långdistanstävlingar med fokus på Dakarrallyt som han hittills vunnit tre gånger.

HAN ENGAGERADES också som testförare av Volkswagen när tyskarna utvecklade sin Polo R WRC till ett synnerligen effektivt VM-vapen.

Och även om han i unga år drömde om Formel 1, och säkert hade kunnat bli en stor stjärna

även där, kom han aldrig dit. Men tack vare sitt namn har han i många år rört sig i F1-cirkusen och 2015 fick han definitivt närkontakt med sporten när hans son, Carlos Sainz Jr. F1-debuterade för Scuderia Toro Rosso.

Redan nu står det klart att Sainz Junior ska F1-tävla för Ferrari 2020. Därmed fortsätter de fantastiska motorsportframgångarna för den spanska familjen Sainz. ●

Sainz framröstad som den störste

● **MEDAN ÅRETS** VM-säsong står på vänt på grund av coronapandemin engagerades världens rallyfans i en stor omröstning på webbsidan wrc.com.

Syftet var att vaska fram historiens främste rallyförare.

Rallyfans från hela världen och sex utvalda, väl initierade, motorsportjournalister deltog i en omröstning där de 18 världsmästarna sedan 1979 och två wild cards ställdes mot varandra. Röstningsförfarandet fungerade som en elimineringsstege, där en och en röstades ut tills vinnaren återstod.

På väg mot den slutliga uppgörelsen kom dubbel världsmästaren, spanjoren Carlos "El Matador" Sainz att, i tur och ordning "slå ut" Hannu Mikkola, Tommi Mäkinen och Sébastien Ogier.

Sainz motståndare i finalen blev niofaldige världsmästaren från Frankrike, Sébastien Loeb, som givit följande konkurrenter respass: Richard Burns, Walter Röhrl och Juha Kankkunen.

Sammanlagt lockade "tävlingen" över 300.000 röster, varav hela 80.000 röster lades i den slutliga omröstningen mellan Sainz och Loeb. Här fick Sainz 57,28 procent av rösterna.

– Jag kan inte bli mer stolt över det här erkännandet. Det finns inte ord för hur högt jag rankar Loeb och han hade förtjänat att vinna det här. Men någon måste vinna och den här gången blev det jag, kommenterade den 58-årige spanjoren.

Statistiskt, sett till antal VM-guld, delsegrar och pallplatser, är Sébastien Loeb VM-historiens mest framgångsrika rallyförare. Men den här omröstningen visar hur oerhört populär Carlos Sainz har varit, och är, bland fans runt hela världen.

Följande nådde inte den slutliga stegen, Markku Alén, Jari-Matti Latvala, Timo Salonen och Ari Vatanen.

Bland de nordiska förarna i omröstningen, som inte nämnts tidigare i den här notisen, märktes följande:

Petter Solberg slogs ut av Juha Kankkunen i ett tidigt skede. Marcus Grönholm som fick färre röster än Kankkunen i ett senare steg. Samt svenskarna Björn Waldegård som tidigt åkte ut mot Grönholm och Stig Blomqvist som i tidigt skede fick se sig slagen av Sébastien Ogier.

Omröstningen organiserades av WRC-promotorn supportad av Pirelli, som ett jippo för världens WRC-fans.



FOTO: DPPI

Carlos Sainz Jr. kommer från och med 2021 köra Formel 1 för Ferrari. Bilden är från 2010 då han blev fyra i Formula BMW Europe. Samma år blev Timmy Hansen trea i den serien.



FRÅN: **14990:-**

JR33 FÄLGPAKET - KOMPLETT MED FYRA HJUL

Designen på JR33 är fantastisk! Tack vare sina läckra linjer och hårda design är det en favorit 2020. Köp ett komplett fälgpaket med 4 däck och 4 fälgar, monterat och klart. Allt som återstår är att byta på bilen! Finns i storlekar från 19-20" och i flera färger.



7495:-

Art.nr: 0080115RNR

SPARCO EVO XL QRT STOL

Racingstol från Sparco med ny QRT-teknologi. Tvådelad sittdyna och uttag för 6-punktsbälte. Halkskydd vid axlar och sits.



2995:-

Art.nr: SC-T63AL

TÄLT 6X3M - ALUMINIUMRAM

Popuptält i svart med 4 väggar och tak. Perfekt som depåtält, utställningstält och partytält!



995:-

Art.nr: 936-BSPIKE

SPIKES MED BULT/MUTTER

Komplett sats med spike bultar eller muttrar med avtagbara spikes. Välj mellan flera olika färger i shoppen!



3995:-

Art.nr: SC-T63AL

UNIVERSALVINGE KOLFIBER

Kolfiber vinge för montering på bakluckan monteringstillbehör ingår. Denna vinge håller måttet 143cm bred samt 30cm hög.



4795:-

Art.nr: 001092

SPARCO OVERALL SPRING R548

Sprint R548 är en otroligt prisvärd brandsäker racingoverall tillverkad av de senaste materialen. Overallen har elastiska paneler vid armhåla och rygg för ökad komfort.



249:-

Art.nr: 01098S3

BÄLTESKUDDAR TILL 3"

Bälteskuddar från Sparco till 3"-bälte. Finns i tre olika färger.

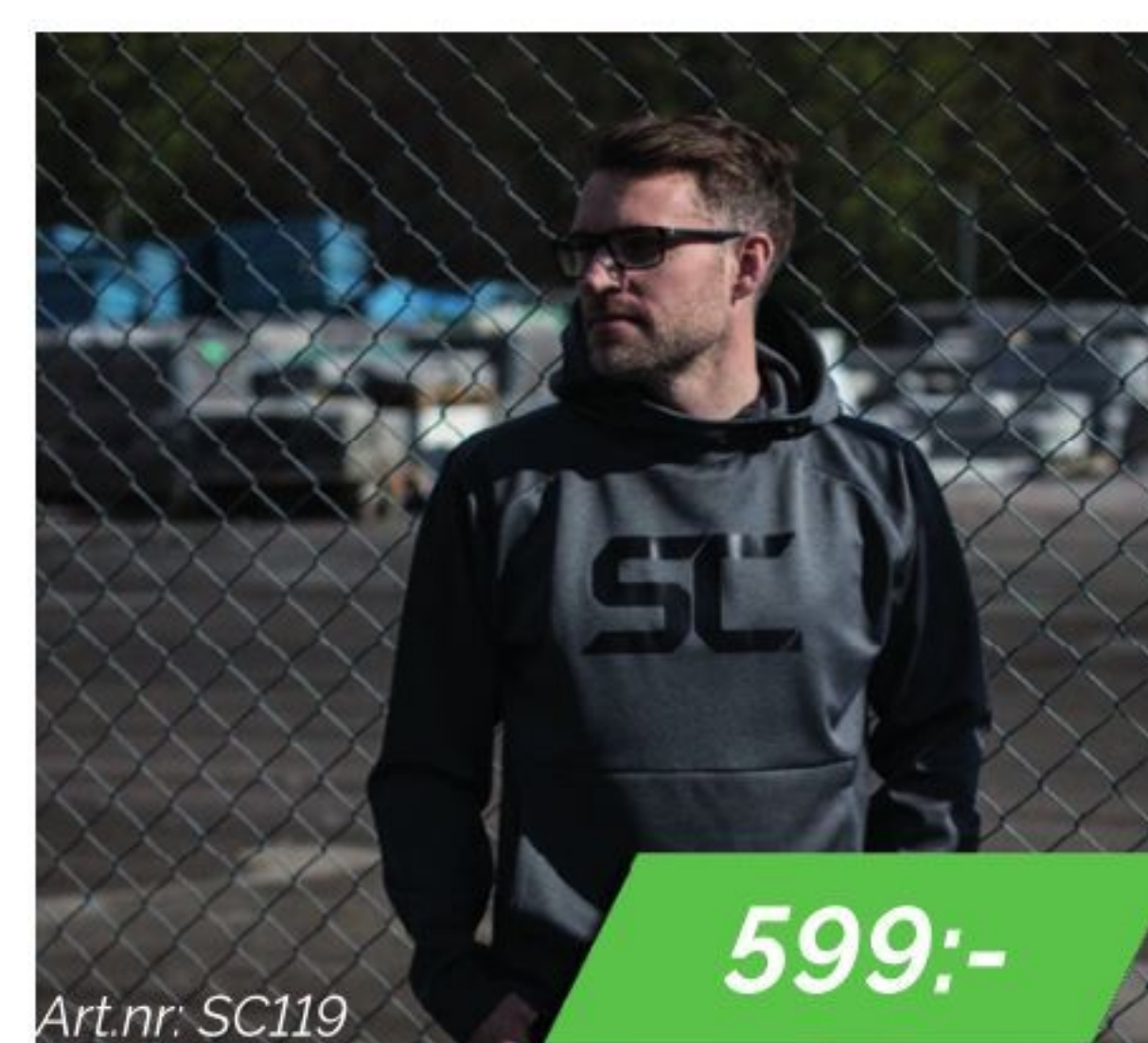


850:-

Art.nr: K25-270BC

UNIVERSAL SPORTLUFTFILTER

Green Cotton universalfilter av högsta kvalitet. Ett dubbelkoniskt filter med en totallängd på 150mm. Du väljer själv anslutningsstorleken.



599:-

Art.nr: SC119

GRÅ HOODIE SC

Otroligt skön tröja i mörkgrå färg av hög kvalitet. Skön sportig känsla i tyget och svart tryck på bröst. Finns i storlekar från S till XXXL

Emil styr seriöst mot JSM

Man ska följa sitt hjärta. Emil Perssons hjärta har alltid klappat för motorsport och ingen verkar kunna ändra på det. Eller, ingen har väl egentligen försökt, speciellt inte pappa Ola som backar Emils satsning på JSM i rallycross med en helt nybyggd Volvo 940.

AV GUNNAR LJUNGSTEDT (TEXT & FOTO)

Mediaträning. När man som reporter pratar med dagens motorsportstjärnor är de ofta väldigt mediatränade, väger varje ord och säger bara sådant som sponsorerna gillar att höra. Det är som att lyssna på en bandad presskonferens.

Eventuellt kommer Emil Persson i framtiden tvingas genomgå en kurs med en media-coach. Dock ser åtminstone inte jag något sådant behov, det är befriande med en ung grabb som pratar motorsport ur hjärtat, kör tävlingsbil med hjärtat och dessutom samlat ihop en sponsorpool som satsar med hjärtat.

Det här kan bara sluta på två sätt. Antingen går det skitbra och alla har kul. Eller i absolut sämsta fall stannar det vid att alla bara har kul. Jag gissar på alternativ ett.

En robust satsning på junior-SM i rallycross ligger nämligen i sin linda, och en synnerligen välbyggd Volvo 940 tar form i pappa Ola Perssons garage i Brattfors utanför Filipstad. Egentligen skulle säsongen 2020 bli premiär- och utsorteringsåret, men så kom den där nesliga covid-19-historien emellan så nu finns det tid att lägga ännu mer krut på bilen inför 2021.

I RALLY är 940 en vanlig syn, men i rallycross är det en udda fågel.

– Det är nog den fjärde eller femte 940:n i Sverige, spekulerar Emil vid Olas köksbord.

Varför blev det just en 940? Orsaken hittar vi i en hyrbil Emil körde tidigare, som var just en 940.

– Den har styrservo och är modernare än Asconan jag tävlade med innan.

– Han låter bilen köra, fyller Ola i. Det gjorde han inte i Asconan.

– Jag får en helt annan rytm och ett annat lugn i körningen bekräftar Emil.

Storleken och överhängen bekymrar inte. Flytet i körningen är viktigare, något som bekräftats av kunnigt folk som stått vid sidan av och sett Emils mjuka körning i lånebilen.

Pappa Ola har varit involverad i rally hela livet, faktiskt ända sedan tio års ålder då han började skruva. Äpplet faller inte långt från päronträdet och Emil har haft en intensiv motorsportuppväxt. Men det är viktigt att poängtera att det är av egen vilja och eget intresse, inget påtvingat. Ola berättar att den äldre dottern provade på cross och visade stora talanger, men när hon i stället valde hästar accepterade han det utan tjat.

EMILS KARRIÄR har hittills varit brokig. Första året var relativt problemfritt, medan senaste säsongen bara innehöll problem.

– Hade vi inte fått ordning på bilen till sista tävlingen i Laxå hade vi nog inte stått här, menar Ola.

Allt började 2015 då man köpte en startklar Volvo 850 för folkrace.

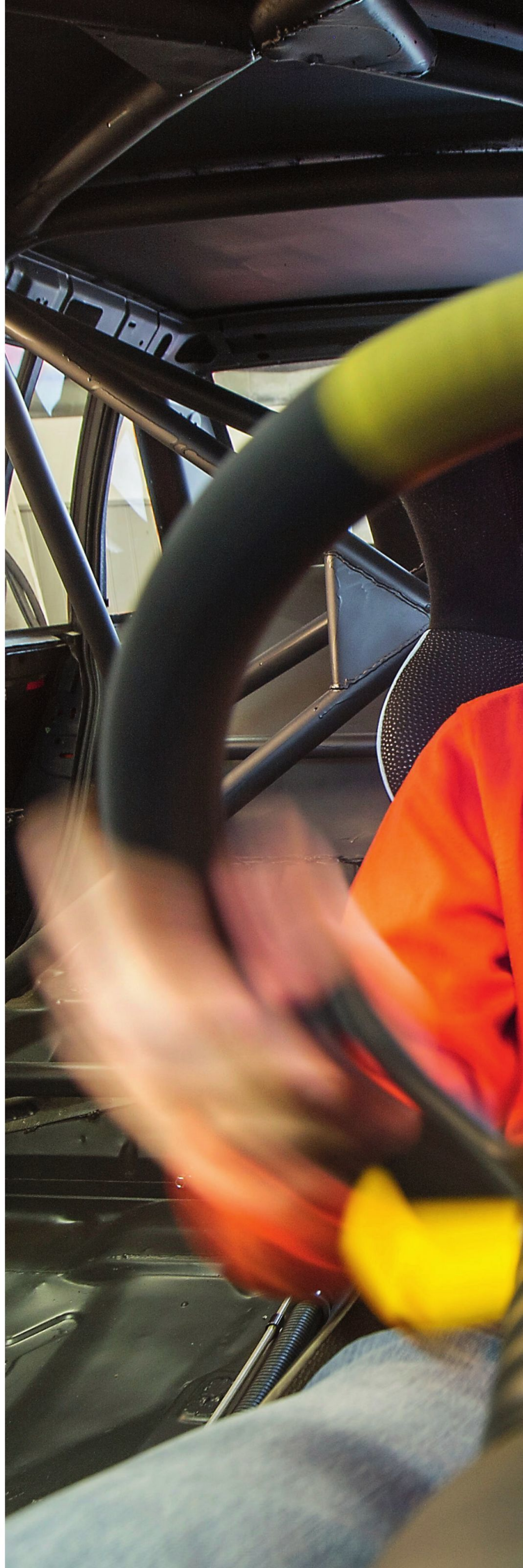
– Han vann tredje tävlingen, säger Ola stolt.

– Och rullade i andra, påpekar Emil.

Ola byggde en VOC-bil, men den blev klar "för fort", innan Emil hade åldern inne. I stället byttes den, 2017, mot en Opel Ascona B som Emil började åka Svenska Sprintserien med.

– Ett lärorikt år, minns Emil. Jag åkte för att lära mig köra bil och det var en skarp utvecklingskurva.

– En bra klass, tycker Ola. Du kan köpa en startklar Saab för i stort sett samma pengar som



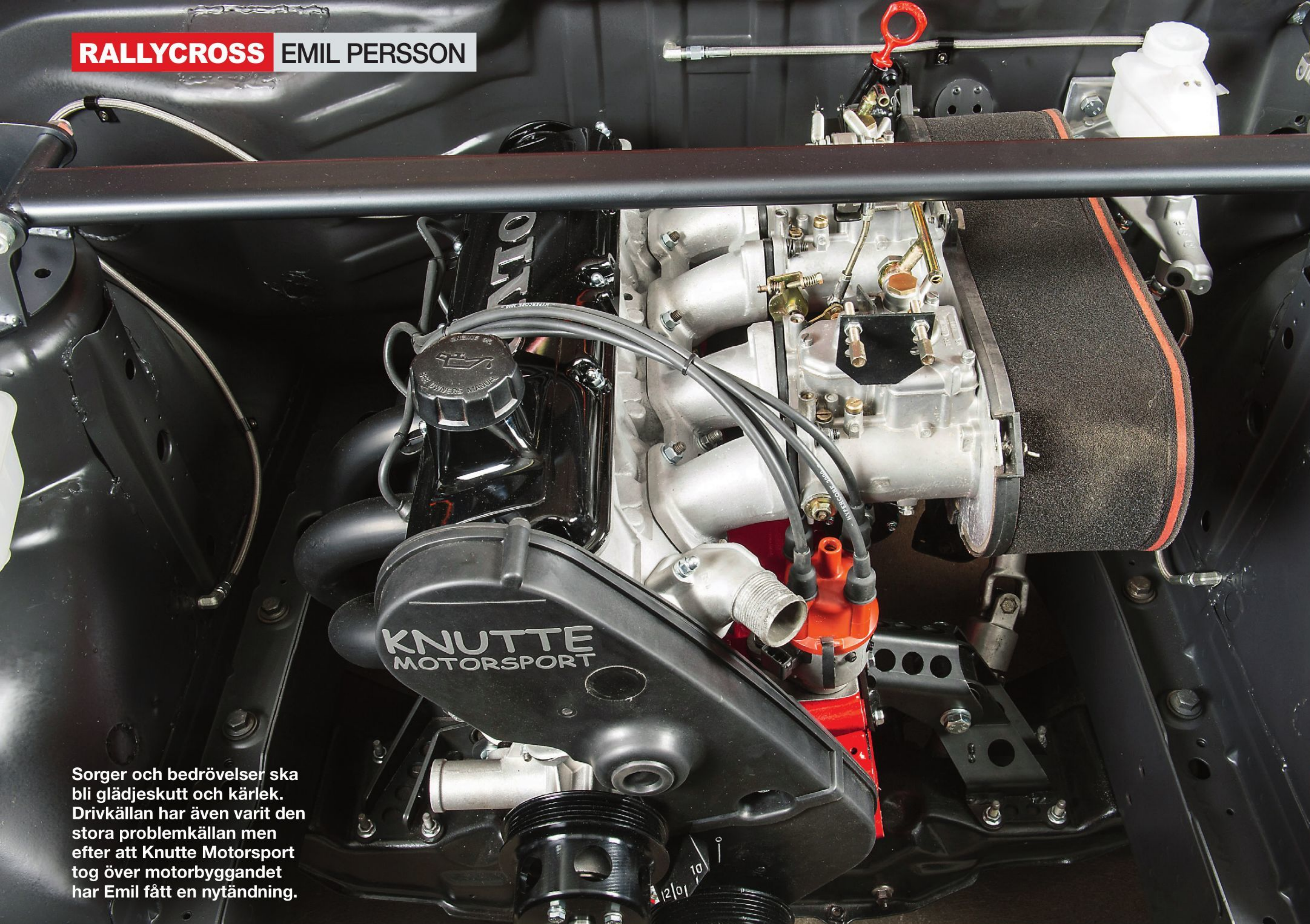


Snabba fakta

EMIL PERSSON

Född: 2001.
Bor: Uppsala.
Familj: Mamma, syster, pappa och Mia.
Yrke: Snickare.
Hobby: Motorsport.
Klubb: Ludvika MS.
Typ av noter: Siffernoter.
Musiksmak: Blandad.
Äter helst: Kött och potatis.
Dricker gärna: Vatten.
Tävlingsdebut: 2015.
Antal tävlingar: 61 stycken.
Favorittävling: JSM i Höljes.
Privatbil: Audi A4.
Sportslig framtidsdröm: Köra VM.
Styrka som förare: Att behålla lugnet.
Kan jag bli bättre på som förare: Våga.
Sponsorer: Backlunds Service, Löövs Plast, Infinigate, Däckia Karlstad, Solsta Byggplåt, MH Service & Motorsport, TJ Måleri & Bygg, Engh Mek, Batteripoolen i Borlänge och Knutte Motorsport.

Coronan har gjort 2020 till ett förlorat år och rattvridarabstinensen är stor. Några tävlingar blir det knappast men förhoppningen är att kunna köra några tester med bilen innan satsningen på 2021 rullar igång.



Sorger och bedrövelser ska bli glädjeskutt och kärlek. Drivkällan har även varit den stora problemkällan men efter att Knutte Motorsport tog över motorbyggandet har Emil fått en nytändning.

► en folkracebil, men man slipper knuffas.

Parallellt med det egna rattvridandet har Emil åkt mycket kartläsare i rally, bland annat med Fredrik Eljas och Johan Eriksson. Även det är lärorikt och Emil studerar hur förarna löser olika situationer.

– Och när man åker med en mer oerfaren förare utvecklas man tillsammans.

Med Asconan fortsatte man 2018.

– Började på värsta sätt med ett ras direkt i Västerås.

Det kompenserade Emil med att vinna bägge tävlingarna i Haninge direkt efter. Men redan kommande helg i Borlänge blev det skit. Emil tog i för hårt för att försvara de tidigare segrarna. Det blev bara fel. Ola tog Emil åt sidan och meddelade att det var dags att lasta och åka hem eftersom Emil inte hade roligt bakom ratten.

Den diskussionen var viktig och fick Emils tank tillbaka till kärnvärdet. Under resten av tävlingen backade han av, hade roligt, hittade flytet och kom tvåa.

FÖRSTA RIKTIGA rallycross-tävlingen körde Emil med Asconan i Svealandscupen, men ett motorras ledde till att 940:n hyrdes till back-SM. En sponsor sa "Du ska åka back-SM" och Emil fick en startbiljett till Røfors.

– Jag var 16 år och kom sexa i SM i första försöket, minns han. Det var roligt på riktigt att kunna

prestera i en lånad bil. Den gick kanon, jag trivdes i bilen och det är nog därför vi bygger en 940 idag.

Att han sedan voltade 14 meter från mål sista dagen var inte lika festligt.

– Det var inte det roligaste avslutet på säsongen, suckar han. Vi hade redan börjat bygga en 940 men fick ställa undan den och laga lånebilen i stället. En sponsor gick in och köpte en kaross för att vi skulle kunna åka.

Säsongen 2019 i en Volvo 240 blev spretig. Motorproblemen ville aldrig ta slut, men de gånger bilen höll ihop visade Emil att han kunde köra.

– Vann i Borlänge med tre sekunder, man får tillbaka det roliga då, det blir en nytändning.

Med en nybyggd motor kom han till Ljusdal och skickade ut en vevstake på första träningen. Med nya tag och ny motor kom han till nästa tävling där två stenar satte stopp.

– Inte riktigt det man behöver då, suckar Emil.

Sponsorerna har varit väldigt förstående och har haft ett långsiktigt tank. Här har det varit stöttning till 100 procent.

– Löövs Plast ville att vi skulle åka JSM i Höljes. Vi hade ingen aning och åkte dit för att ha kul. Det var mycket nytt, nya däck, ny bana.

Med ett haltande chassi och en halvdan motor tog sig Emil ändå till final.

– Vi visste att vi skulle bli sist i finalen men åkte ändå, minns Ola.

Tävlingen efter dök mer motorproblem upp. Emil började bli van vid att se en ilsket röd oljetrycks-lampa i tid och otid.

– Då var det nära att vi sålde allt på plats, berättar Ola. Buss och allt.

RÄDDNINGEN kom från Knutte Edenholt, Knutte Motorsport, som blev Emils nya motorbyggare. Han gick igenom motorn lite snabbt och hittade 1.000 fel, så Emil kunde hänga med "de stora grabbarna" i nästa sprint.

Knuttens insats är en stor bidragande orsak till att entusiasmen åter är på topp i teamet. Det egna 940-bygget som hamnade i träda när lånebilen behövde rustas, är nu på väg att bli en startklar bil. Och det snålas inte, satsningen är robust med fina bitar.

– Det är nog bara styrväxeln och servot som inte är nytt, funderar Ola när han står och tittar ner i motorrummet där den nybyggda maskinen precis tagit plats.

En omfattande reservdelsbas byggs också upp.

– Vi har samlat på oss delar, berättar Ola. Allt är dubbelt, det enda vi inte har är en extra motor.

Siktet med satsningen var självklart ställt till JSM i 2150-klassen 2020. Men nu blev det som det blev med det här

året. Så det är gott om tid att fila på detaljerna.

De blivande konkurrenterna i klassen har varit bussiga och tar emot Emil med öppna armar, att få in nytt blod är välkommet. Bland annat har han fått tips om att byta växellåda för att det ska bli lättare att låna grejer under tävling.

Har du någon mentor?

– Inte än, menar Emil. Men vi har startat ett samarbete med Eljas Motorsport.

Kartläsandet har varit en viktig bit i utvecklingen och öppnat upp för ett brett kontaktnät. Tyvärr har Emil nu kommit till den punkt där han måste välja höger- eller vänsterstol.

– Ett otroligt stort steg, erkänner Emil. Men hjärtat är i rallycross, om framtiden är RallyX, SM eller VM får tiden utvisa.

Bilfakta

VOLVO 940 -94

Motor: Volvo B230 8V, 2150 cc.

Effekt: 230 hk.

Vridmoment: 250 Nm.

Transmission: Getrag växellåda, Sellholm bakaxel.

Bromsar: Original, Brembo-belägg.

Hjulupphängning: Öhlins/Bilstein.

Fälgar: Volvo original.

Däck: Cooper CS8.

Vikt: 1.100 kg.

Bilen byggd av: Ola Persson, Johan Eriksson, Johan Bäckström, Mia Fernström och Emil Persson.



Ordning på kontoret, där allt är lika prydligt som resten av bygget. Emil har stor vana av att sitta i högerstolen bredvid andra duktiga förare, men i rallycrossbilen blir det en enmansföreställning från startlinjen till mållinjen.



Det tar ett tag för en teamfärg att sätta sig, men nu verkar orange ha rotat sig hos Emil Persson Motorsport. Dagarna innan vårt besök hade pappa Ola fått i den nybyggda Knutte-motorn.



Nytt och blankt, att krypa in under en nybyggd tävlingsbil är alltid en fröjd. Volvos 1031-bakaxel är byggd av Sellholm Tuning, med Bilstein-stötdämpare och fjädrar från samma leverantör.



Den svarta färgen är faktiskt inte svart utan Scantias chassi-grå. Elsystemet är inte påbörjat, men Ola lovar att det ska hålla lika hög standard som resten av bygget. Alldeles för många talanger förlorar alldeles för många heat på grund av simpla elfel.

Däcken köper du på **mocomp.se**



För en säker seger!



Facebook.com/mocompab

0303-74 00 28



FÖR 40 ÅR SEDAN



● **PLÅTKONTAKT** i första kurvan mellan **Carl-Gustav Andersson**, SMK Tierp, Volvo 142 på inner och **Anders Stenström**, MSK Hamaren, VW T1 Turbo som tagit ledningen i första kvalheatet i rallycross-SM-tävlingen i Hedemora.

Anders tvingades parkera sin Bubbla i svackan efter kurvan och det fruktade "Stupet". På lilla bilden klättrar han uppåt, på väg tillbaka mot depån. I bakgrunden tas Bubblan om hand av bärgare. I händerna håller Anders något som ser ut som en lossnad eller brusten gasvajer.

– Kanske, men jag minns inget från just den tävlingen, säger Anders, som vi når på telefon i Spanien, där han bor sedan många år.

Anders Stenström, mästartmötesvinnare i Tomelilla året innan, blev hårt uppvaktad i SM-ronden i Hedemora sista junihelgen 1980. Hallstahammar-föraren tog starten i sitt första kvalheat, men tvingades bryta efter närkontakt med SMK Tierps Carl-Gustav Andersson i första kurvan.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

Mästartmötesvinnare

Anders Stenström parerade sin stukade, turbo-matade VW T1 i svackan efter "Stupet", där den sedan fick bärgas. Han kom igen och tog poäng i resterande kvalomgångar, men inte tillräckligt för finalplats.

Den då 30-årige Stenström hade inlett bilsportkarriären som lovande rallyåkare i hemdistriktet. Intresset hade gått i arv från pappa Alrik som 1957 blev svensk mästare i Tillförlitlighet/mini-rally med VW T1 och 1961 som förare i bilorientering.

Senare satsade Anders på nya sportgrenen rallycross och tävlade i VW-bubblor och Porsche 911, främst i Sverige men även i EM-sammanhang. Tomelilla-triumfen före EM-stjärnorna Per-Inge Walfridsson och Rolf "Myggan" Nilsson blev främsta meriten.

Några år in på 1980-talet lade Anders hjälmen på hyllan för att helt ägna sig åt familjen och sportaffären hemma i Hallstahammar. Den hade pappa Alrik startat och Anders drev den tillsammans med sina bröder.

Men så småningom blev det bil-

FÖR 30 ÅR SEDAN

● **HARRY JOKI** dammade ifrån alla konkurrenter i näst sista SM-ronden 1990 – Rejmerallyt i östgötaterräng – och totalvann i sin 2WD-Peugeot 309 GTI. Sala-föraren med kartläsaren **Ingemar Karlsson**, hade startnummer 1 och den här torra augustihelgen var det trots en del lösgrus klar fördel att gå ut först och slippa allt kvarhängande damm.

Dessutom behövde Joki inte taktikköra. Guldchansen i Grupp A max 2000 cc var redan borta med **Björn "Nalle" Johansson**, Opel Kadett GSI 16v som klar mästare.

Thorbjörn Edling i Mazda 323 Turbo 4WD startade minuten efter Joki och totalledde bitvis, men avstod från maximal attack i slutskedet. Edling nöjde sig med att säkra full poäng i Grupp A över 2000 cc inför SM-finalen i Skaraborg månaden efter. Vid slutmålet i Rejmerallyt skilde en sekund till Jokis fördel. Men i klassen hade Sala-föraren över två minuter till godo på närmast jagande trion **Björn Blomqvist-Jan Björe-"Nalle" Johansson**.

I bakgrunden på bilden ser vi i vit "Carpe Diem"-T-shirt en belåten **Kenneth "Custom" Jönsson** som preparerat Jokis motor.





under attack

sport igen, nu som kartingpappa till sonen Kim som toppade sin karriär med ett par SM-titlar åren kring millennieskiftet och därefter siktade mot Formel Renault. Men prislappen för Europa-serien låg redan då på tre och en halv miljon kronor – en omöjlighet.

Hur gick det då i SM-rallycrossen i Hedemora 1980? Jo, Stig Blomqvist var i sin turbo-Saab 99 snabbast på varvet bland de 70 startande. Men när det efter 36 kvalheat blev finaldags var Lasse Nyström i VW T1 Turbo omutlig, tog sin tredje raka SM-delseger

och hade full poäng med sig till finalronden i Tomelilla i augusti.

Där var det bäddat för guld, men så voltade Rimbo-föraren i sista kvalheatet. Att han kom igen och vann B-finalen hjälpte inte, då poängskalan i finaltävlingen hade större steg. I stället tog norr-

mannen Per Engseth, Volvo 343 – ende utländske föraren i detta första öppna svenska rallycross-mästerskap – A-finalsegern och SM-guldet. Nyström fick nöja sig med brons, slagen även av Tomelilla-tvåan Mikael Nordström, SMK Gävle, VW T1 Turbo. ●

FÖR 20 ÅR SEDAN



● **EFFEKTBRIST** hindrade **Kenneth Eriksson** och hans stallkamrat i Hyundai-teamet, **Alister McRae**, att kriga framgångsrikt i topp tio i finska VM-rallyt 2000. Hyundais årsfärsk WRC-bil baserad på Accent-modellen, hade inte tillräckligt med pulver under huven för de mestadels vrålsnabba finska sträckorna. Efter en femteplats på Nya Zeeland i föregående VM-rond, blev det nu inte ens topp tio för Kenneth och kartisen **Staffan Parmander**.

FÖR 15 ÅR SEDAN



● **F1-ACTION** i Sverige fick några lyckliga utvalda chansen att uppleva en sommardag 2005. Inför lanseringen av sitt V-Power-bränsle tog Shell nämligen en F1-racer från partnern Ferrari till Mantorp Park för ett riktigt speciellt event. Stallets testförare, spanjoren **Marc Gené** (sittande) sänkte utan att förta sig gällande varvrekord med tiotalet sekunder ...



FÖR 10 ÅR SEDAN

● **KNATTEVINNARE** på karting-banan i Lidköping 2010, idag världsstjärna i rallycross. **Kevin Hansen** spurtvinner ett heat i inbjudningsklassen Junior 60 före **Isac Valtonen** vid Viking Trophy.

Julia och Sarah Nilsson vid sin nya rallybil där stolarna är bättre anpassade efter deras storlek. Stolarna är monterade i QSR-snabbfästen. Den bakre bältesinfästningen kommer att förstärkas ytterligare och ratten ska bytas ut mot en löstagbar.

Olyckan gav eftertanke

Barnbarnens tuffa krasch gav Tommy Nilsson från Dorotea en rejäl tankeställare. – Ett jävla sätt att lära sig saker på. Det var min värsta stund i livet innan vi på sjukhuset fick besked om att det gått relativt bra med flickorna, utbrister han. Olyckan gav honom ett nytt säkerhetstänkande som han nu hoppas att alla kan dra nytta av.

AV STEFAN BOMAN (TEXT & FOTO)

Systrarna Nilsson från Tierp, med Sarah bakom ratten och Julia som kartläsare, körde sin tredje säsong i rally.

Films MK arrangerade LMBab-Sprinten i Åkerby i juni 2019 och tjejerna hade kommit en bit in på andra sträckan när olyckan var framme.

VW Golfens vänstra bakhjul

skar ner i dikeskanten. Sarah, som tävlar för Rasbo MK, kom upp på vägen, men i lösgruset i följande vänsterböj fick hon en retursladd som var omöjlig att häva. Grupp E-bilen frontade ett träd, det tog tvärstopp i cirka 100 km/h och bilen ställde sig på nosen.

Initialt tog bältena och Hanskydden smällen. Men röret till

det bakre bältesfästet gav efter. Det var monterat mellan de bakre stötdämpartornen vilka drogs ihop och gav vika.

Stolarna var skapade för en normalstor man på 85 kilo och de två 20 kilo lättare tjejerna satt inte längre fast när bältena slackade. Därmed blev det en rejäl snärt bakåt när bilen ramlade ner på hjulen igen. ▶



Snabba fakta

JULIA NILSSON (t.v.)

Född: 1999-09-20.

Bor: Tierp.

Familj: Mamma Louise Nilsson, pappa Jan Palm, syster Sarah Nilsson.

Yrke: Servitris på Phils Burger i Uppsala.

Hobby: Rally.

Klubb: Rasbo MK.

Typ av noter: Beskrivande.

Musiksmak: Blandad.

Läser: Nyheter i mobilen.

På nätet kollar jag: Shopping.

Äter helst: Blodigt kött med potatisgratäng och bea.

Dricker gärna: Coca-Cola.

Tre favoritprylar: Mormors halsband, mobilen, sängen.

Tävlingsdebut: Lundasprinten, Rasbo MK.

Antal tävlingar: 9 st.

Favorittävling: Bresontrofén (då vi fick komma igång igen efter skadan).

Privatbil: Volvo.

Sportslig framtidsdröm: Våga prova på att sitta bakom ratten.

Styrka som co-driver: Förstå sig på syrran.

Kan jag bli bättre på som co-driver: Anteckna banan bättre.

Snabba fakta

SARAH NILSSON (t.h.)

Född: 1997-03-03.

Bor: Tierp.

Familj: Mamma Louise Nilsson, pappa Jan Palm, syster Julia Nilsson.

Yrke: Kundrådgivare på Nordea Gävle/Sandviken.

Hobby: Rally.

Klubb: Rasbo MK.

Kartläsare: Lillasyster Julia Nilsson.

Typ av noter: Beskrivande.

Musiksmak: Blandat.

Läser: Facebook.

Äter helst: Kött med pommes.

Dricker gärna: Coca-Cola.

Tre favoritprylar: Mobil, tv, bil.

Tävlingsdebut: Lundasprinten, Rasbo MK.

Antal tävlingar: 9 st.

Favorittävling: Lundasprinten (där allt började).

Privatbil: Volvo.

Sportslig framtidsdröm: Fortsätta ha lika kul som nu.

Styrka som förare: Litar blint på syrran.

Kan jag bli bättre på som förare: Hålla mig på banan.



Tommy Nilsson från Dorotea är mannen bakom Team Morfar Rally med barnbarnen Sarah och Julia som chaufför och kartläsare. Olyckan förra året fostrade ett nytt säkerhetstänk som han vill dela med sig.

Snabba fakta

TOMMY NILSSON

Född: 1950-09-03.

Bor: Dorotea.

Familj: Mina älskade barn och barnbarn.

Yrke: Före detta mekaniker.

Hobby: Fiske och att åka skoter.

Klubb: Rasbo MK.

Musiksmak: Det mesta.

Läser: Motorsporttidningar.

På nätet kollar jag: Blocket samt Facebook.

Äter helst: Husmanskost.

Dricker gärna: En Norrlands med Jäger.

Tre favoritprylar: Bilar, traktorer, mobilen.

Privatbil: Volvo.

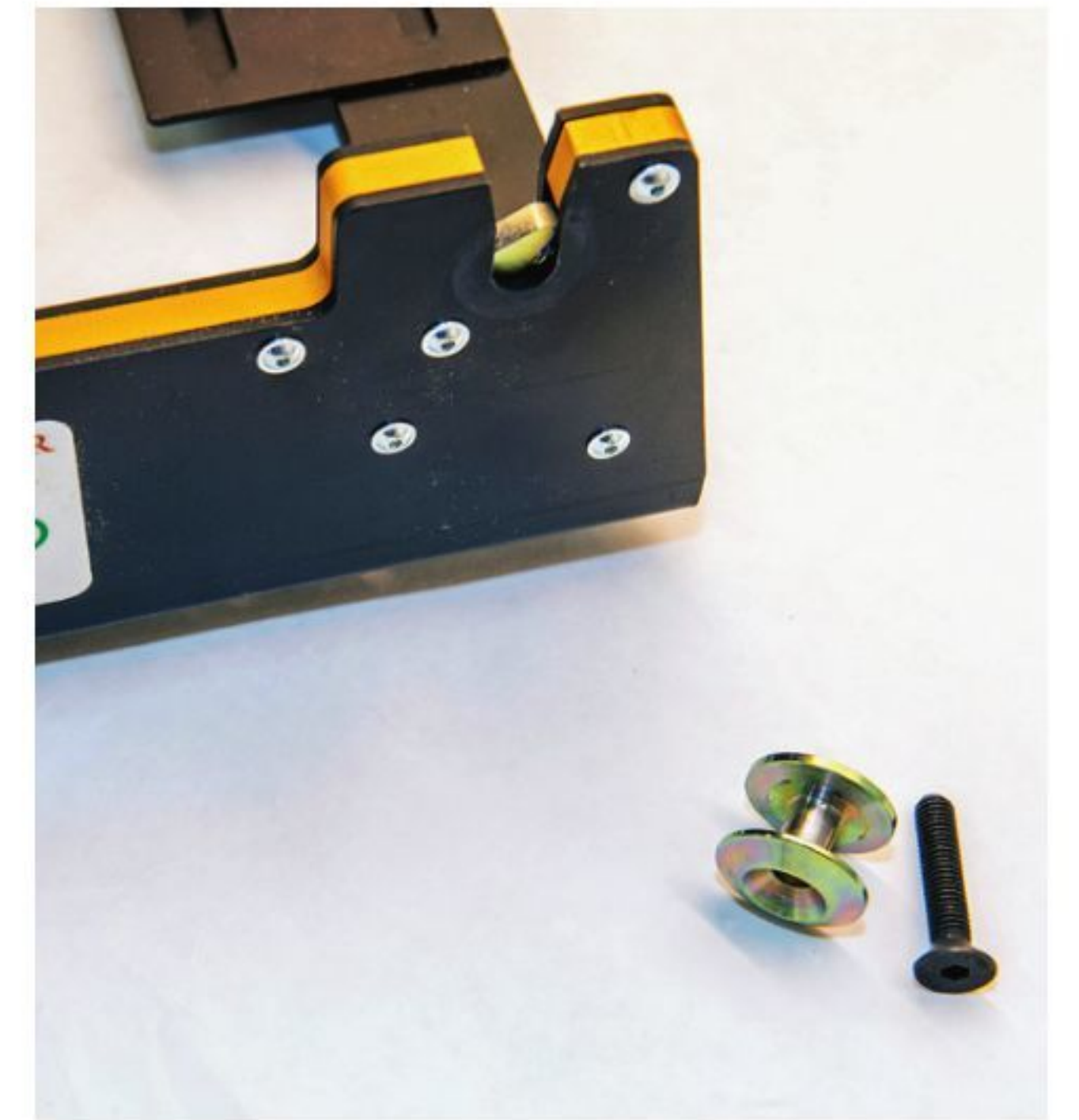
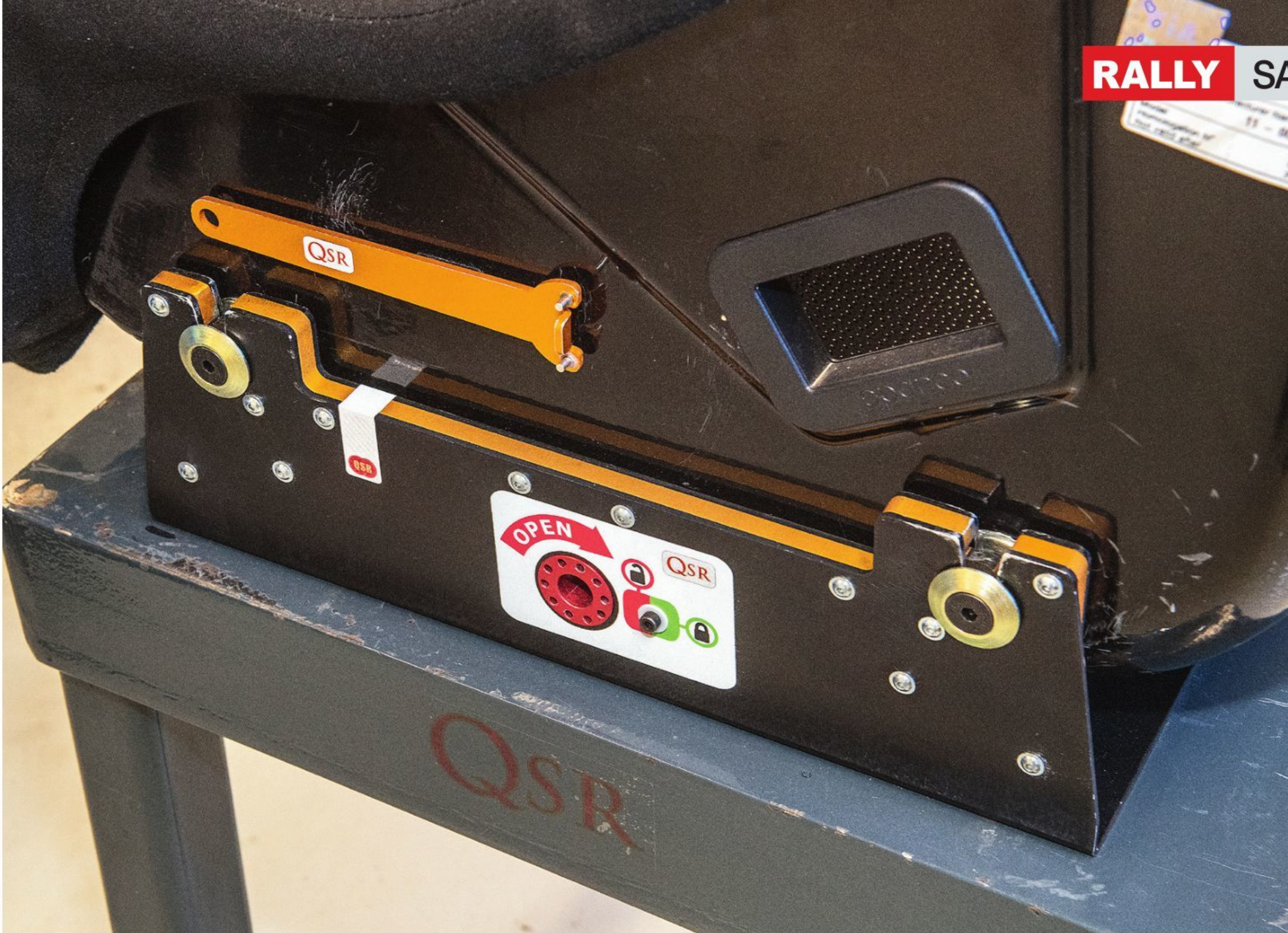
Sportslig framtidsdröm: Fortsätta att ha kul med ungarna.

EN TIDNING FÖR VARJE INTRASSE!



 **motortidningar.se**

TIDNINGARNA PUBLICERAS AV **Albinsson & Sjöberg**



Enkelt förklarat fungerar QSR-stolsfästen som en bältesinfästning där en fästhylsa monteras i stolen som klickas i låskistan.

Även om QSR-fästet skulle haverera, eller om verktyget kommit bort, finns alltid möjligheten att lossa traditionellt genom att lossa fästhylsorna.

"Dagen efter ringde jag och beställde Quick Seat Release stolsfästen. Med dem har jag dubbel säkerhet."

Sarah berättar att hon omedelbart efter nedslaget kände smärta i ryggen.

– Mer hann jag inte tänka innan en kille ur publiken öppnade dörren och instruerade mig att sitta still. Han heter Kim Karlsson och var lugn och pedagogisk.

På kartläsarsidan ville Julia först kliva ur bilen.

– Men en annan åskådare, Tommy Bryfeldt, bad henne stanna i stolen eftersom han menade att vi kunde ha råkat ut för nack- eller ryggskador. Ett stort tack till både Kim och Tommy!

Julia fick ett tillfälligt andningsstopp och genom overallen blödde hon från en ännu okänd skada.

GANSKA SNART anlände rescue-folk som omedelbart begärde förstärkning av brandkåren. De tog beslut om att klippa bilens tak, skruva ur stolarna och lyfta ut tjejerna på så vis för att inte riskera att förvärra eventuella ryggskador.

Vid det här laget hade team-ägare och morfar Tommy Nilsson anslutit till olycksplatsen och han åtog sig jobbet att skruva loss stolarna. Dock blev det problem att komma åt de främre stolsfästena.

– En fruktansvärd känsla av maktlöshet när det dessutom var jag som monterat stolarna från början. Inte kunde man tro att en sådan här olycka skulle inträffa, och än mindre att monteringen skulle ställa till det. Men nu stod vi inför detta faktum, suckar Tommy och skakar på huvudet.

Räddningstjänsten tvingades klippa loss även stolarna och totalt tog det cirka en och en halv timme att få ur tjejerna. Plågsamt lång tid när deras skadebild fortfarande var okänd.

Julia flögs med helikopter till Akademiska sjukhuset i Uppsala och Sarah transporterades dit med ambulans.

Där konstaterades att Sarah hade frakturer på kotorna T12

och L1. Julia hade en fraktur på T6 samt ett skärsår från bältet, på insidan av benet, som fick sys med åtta stygn.

Dess bättre inga livshotande eller bestående skador. Men en kraftig varningsklocka för vad som faktiskt kan inträffa.

– Aldrig mer, sa jag till mig själv. Dagen efter ringde jag och beställde Quick Seat Release stolsfästen. Med dem har jag dubbel säkerhet. Om olyckan skulle vara framme igen och karossen skulle bli så sned att QSR inte skulle lösa ut, är fästena lätt åtkomliga i själva stolarna, förklarar Tommy.

DE NYA STOLSFÄSTENA blev startskottet till den nya tävlingsbilen som är en Grupp E-specad VW Golf MKII -89. Den fick även nya, mindre stolar och bälten som sitter mer homogent i buren.

Men Tommy ska titta på att förstärka infästningen ytterligare även om inte reglementet kräver detta samt planerar även att montera en löstagbar ratt.

– Jag vill dela med mig av den här erfarenheten för att understryka hur viktigt det är att stol, stolsinfästning, bältesgeometri och personlig skyddsutrustning inte bara finns, utan att det måste monteras och användas på rätt sätt. För hade det varit så hade de troligen inte skadats alls så lär av mina misstag, avslutar Tommy. ●

FOTNOT: I BilSport Rally&Racing 1/2019 kan du läsa mer om Quick Seat Release stolsfästen och dess upphovsmän Alexander Jansson och Johan Elovsson.



En bild från olycksplatsen där försöken att lossa stolarna misslyckades och man tvingades klippa loss dem. Under filten sitter två killar från publiken som hjälper till att hålla tjejernas huvuden stilla och upprätta under arbetet.

FOTO: PRIVAT

De håller Pro Comp vid liv

Pro Comp-klassen är en spektakulär dragracingklass som försvann på 90-talet och som nu har återuppstått. Bilsport reder ut begreppen och tar pulsen på några av förarna.

AV STEFAN BOMAN (TEXT & FOTO)

Pro Comp var i över 20 års tid ett getingbo med en elit av förare från hela Europa som slogs om ära och berömmelse. Klassen delades upp till att bli Top Methanol Dragster och Top Methanol Funny Car i samband med att FIA tog serien under sina vingar 1996. Men sedan 2012 är den tillbaka på en lite mer lättsam nivå med entusiaster som vill hålla den anrika klassen vid liv.

Många av bilarna i nystartade Pro Comp är av typen altered. Det är ett dragracingbegrepp från sportens barndom och ett samlingsnamn för konstiga karossförsedda bilar utan öppningsbara dörrar, men samtidigt inte funny cars som efterliknar en förlaga.

DET ÄR INTE RIKTIGT så rörigt som det låter och namnet kommer från engelskans "alter" för att ändra och modifiera.

Men konceptet är ett mellanting mellan dragster och funny car med föraren centralt placerad ovanpå bakaxeln med motorn framför sig.

Att just altered-bilar dominerar i Pro Comp hänger ihop med den entusiastprofil som existerar. Det handlar om att ha kul med tuffa fordon som ger mycket körupplevelse tillbaka.

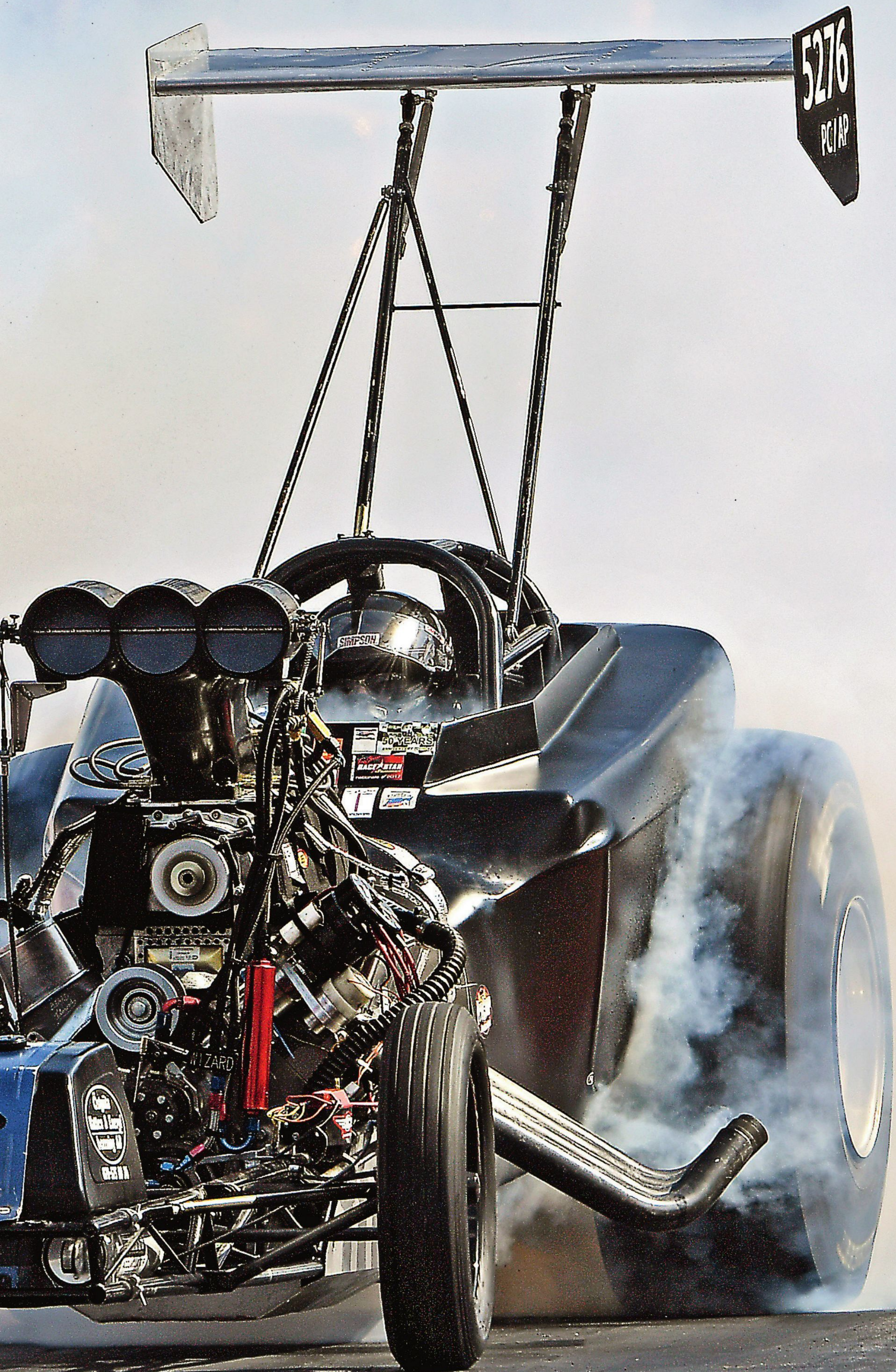
– Min bil är byggd i USA av Neal Parks som en fuel altered med nitromotor och karossförlaga i Fiat Topolino, berättar Jens Grönberg som köpte bilen för fem år sedan.

DÅ HADE HAN redan en gammal Pro Comp-dragster som importerades och tävlades med av Tony Dönges på 70-talet men sedan tre säsonger tillbaka är det Topolinon som gäller.

Jenny Gröhn från Sollentuna kör även hon en altered, men med lite odefinierbar kaross, som hon tävlat med sedan säsongen 2017. ►

Per Blomberg från Finspång tävlar med en altered som började sin bana som Corvette funny car 1984 och importerades till Sverige av Leif Andreasson. Därefter har den funnits med en mängd olika ägare och utföranden innan den köptes av Per som altered för sju år sedan. Han har kört 4,63 som snabbast med den på 201 meter.







Fredrik Larsson från Nyköping tävlar med ett före detta funny car-chassi som byggts om till altered med Fiat Topolini-kaross. Motorn är en kompressormatad Brad Anderson-hemi på metanol och han har kört 6,31 som snabbast.

– Jag tog licens 2002 och började med att köra bracket med en Nova för att året efter skaffa en altered som gick i Super Comp. Det var en enklare bil med sugmotor på bensin och med den nya bilen som har en kompressormatad Chevamotor på 509 kubiktum och metanoldrift började jag i en nostalgiklass.

– Därifrån blev det ett naturligt steg in i Pro Comp där jag trivs jättebra. Vi är ett kul gäng med bra sammanhållning, berättar hon.

JEFF HEDSTRÖMS väg in i klassen började med att han och brodern Jon hittade ett par coola grenrör på en marknad och började samla delar för att bygga en tävlingsbil till dem.

Inte den vanligaste starten men ett chassi hittades i Norge och med tiden fanns det en körklar

altered med 700-hästares sugmotor på bensin.

– Jag var övertygad om att en hästkraft per kilo skulle vara en rejäl hästspark, men insåg redan efter första tävlingen att detta inte räckte. Så det blev en ny kompressormotor runt en Cheva på 545 kubiktum och ett naturligt steg till Pro Comp. Motorn har för övrigt bytts ut mot en KB-Olds-motor, större kompressor och 3-växlad Lencolåda efter fototillfället.

Per Blomberg är ordförande i förarföreningen och tävlar själv med en T-23 karossförsedd altered med en metanoldriven Arias Century-hemi med SSI 14-71 kompressor.

– Det är åtta aktiva förare som kör den egna Pro Comp-serien plus gästförare som kör enstaka tävlingar, berättar han.

Pro Comp verkar onekligen ha hittat tillbaka! ●

Detta är Pro Comp

● Pro Comp föddes som klass i den amerikanska NHRA-serien 1974 för att fylla gapet mellan Nitro-klasserna och de enklare sportsmanklasserna. Här samlades sex olika kombinationer av två olika motorkonfigurationer (kompressormatad metanoldrift eller sugmotor på nitrobränsle) i tre olika karosstyper: dragsters, funny cars och altered.

Det blev snabbt en populär klass som formade många stjärnor som **Dale Armstrong, Ken Veney, Frank Manzo, Joe Amato, Jerry Gwynn** och **Dave Settler** för att nämna några. Redan året efter skapades klassen i Europa och även här blev det snabbt en succé som samlade dåtidens stora namn i en serie.

I takt med att sporten blev mer professionell i USA blev skillnaderna mellan olika fordonstyper alltmer markant och till NHRA-säsongen 1983 delades den upp mellan Top Alcohol Dragster och Top Alcohol Funny Car vilket står sig än idag.

En klass där för övrigt Sveriges **Jonnie Lindberg** blev NHRA-mästare 2015 och 2016 (Top Alcohol Funny Car).

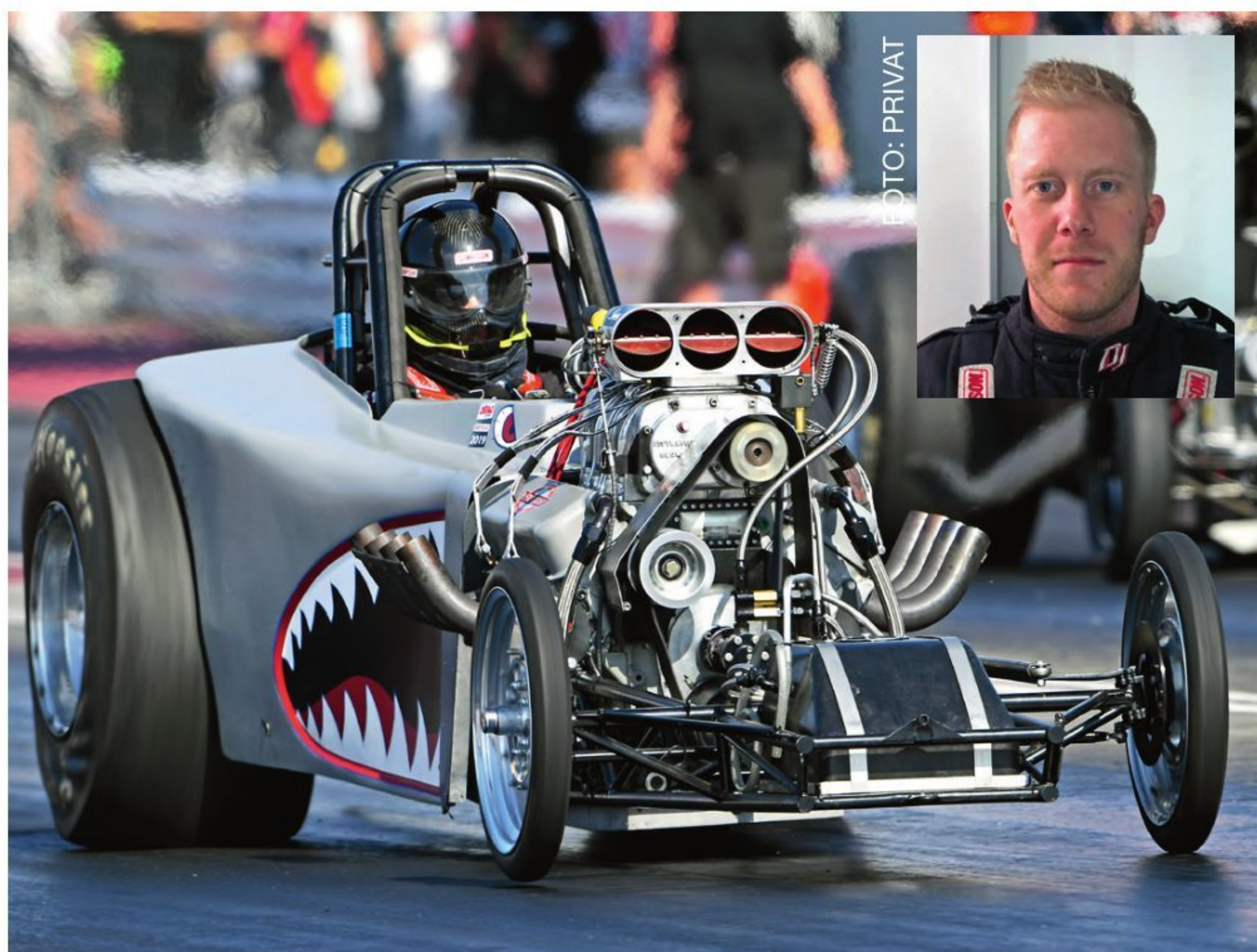
Tillbaka i Europa delades Pro Comp upp precis som sin amerikanska förlaga i samband med att Europa-serien fick FIA-status 1996 och med tiden utgick även altered som karosstyp. Här körs sedan dess ett FIA-mästerskap men till 2019 slogs åter klasserna ihop i Europa som ett resultat av lågt deltagarantal där klassen numera heter Top Methanol.

Hösten 2012 bildades Pro Comp åter som klass i Sverige av ett gäng entusiastiska förare ihop med några aktuella banor.

De kör under Bilsportförbundets Advanced ET-reglemente som sätter säkerhetsnivån efter prestanda och därför har en lägsta tillåtna tid som säkerhetsgräns för klassen vilket är 6,0 s på 402 meter och 3,66 på 201-metersbana.

En egen poängserie med fyra deltävlingar körs på fyra banor och 2019 års Pro Comp-mästare blev **Kim Feldthusen** som även har klassrekordet om 6,29 sekunder.

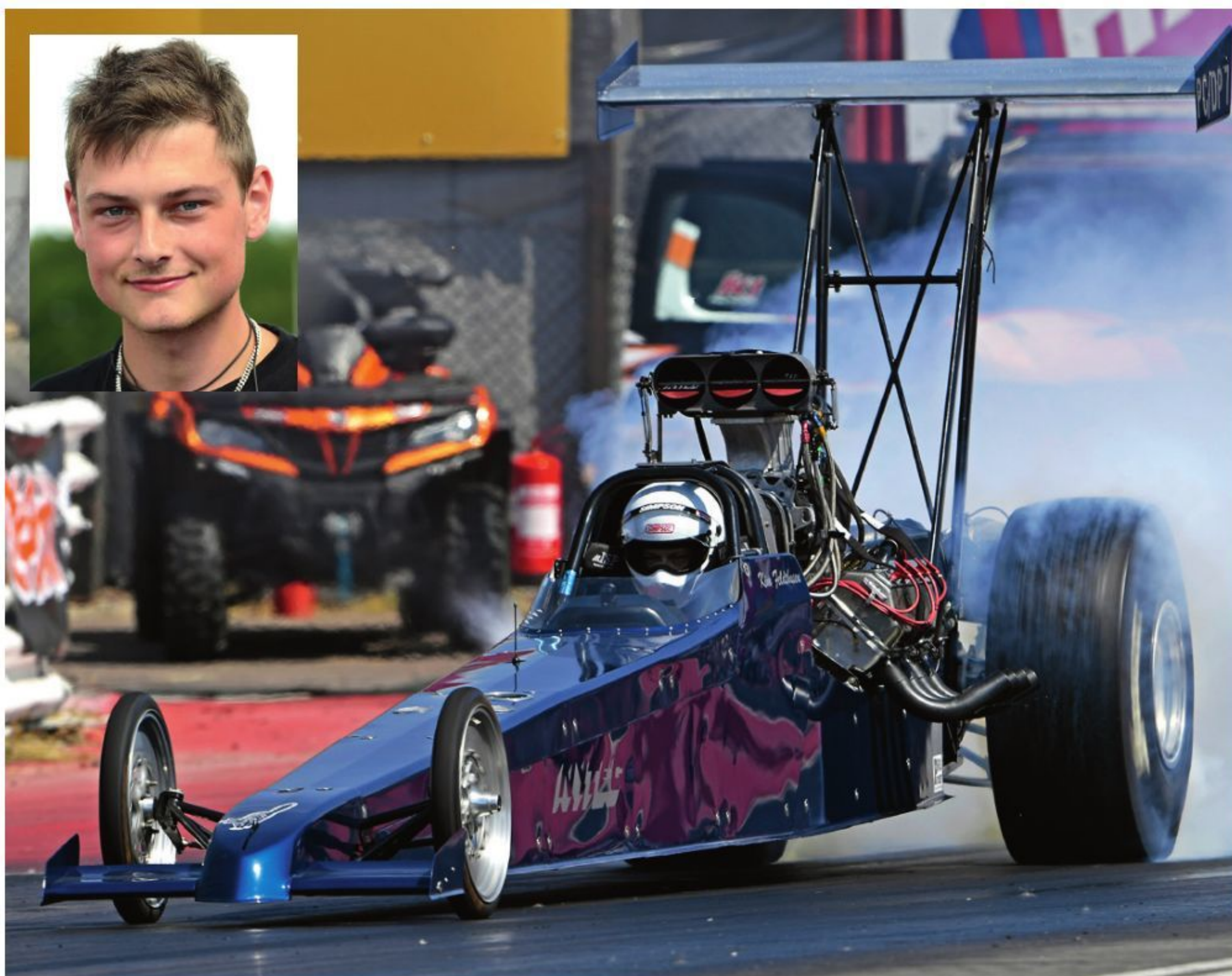
Jens Grönberg från Strängnäs har bilen ihop med sin bror Max Grönberg och har tävlat i Pro Comp med den i tre år. Tony Lorch på Sixpackcustom har målat och motorn är en metanoldriven Brad Anderson-hemi på 526 kubiktum och SSI 14-71 kompressor. De har kört 4,32 som snabbast i Malmö (201 meter).



Jeff Hedström, tävlande för MK Brinkarna, har skruvat ihop tävlingsbilen med sin bror Jon Fröjd och de har ny motor från en Pro Mod till årets säsong. Chassit är en före detta funny car från USA som blev ombyggd till altered av en tidigare ägare i Norge.



Jenny Gröhn från Sollentuna började sin bana i sporten med en Chevrolet Nova i Bracket 2002 men sedan tre år tillbaka kör hon Pro Comp med sin altered som ursprungligen byggdes av Kenneth Feldthusen. Motorn är en Cheva 506 med 14-71 kompressor på metanol.



Kim Feldthusen vann Pro Comp-serien 2019 och innehar även klassrekordet sedan han körde 6,29 sekunders ET och 356 km/h över mål under en tävling på Gardermoen, Norge, men bilden är från Mantorp.



Dragracing 2020

EM i Dragracing (FIA)

22-25 maj	Santa Pod	England
4-7 juni	Tierp	Sverige
13-16 augusti	Tierp	Sverige
28-30 augusti	Hockenheim	Tyskland
10-13 sept	Santa Pod	England

EDRS Pro Nordic/Pro Nordic MC

4-7 juni	Tierp	Sverige
25-27 juni	Kauhava	Finland
17-19 juli	Sundsvall	Sverige
30 Juli-2 augusti	Gardermoen	Norge
13-16 augusti	Tierp	Sverige

På grund av rådande omständigheter är kalender satt på vänt tills vidare!

29-31 maj	Gardermoen	Norge
16-17 juni	Orsa	Sverige
5-16 maj	Kauhava	Finland
22-23 maj	Västerås	Sverige
4-7 juni	Tierp	Sverige
13-14 juni	Motopark	Finland
19-21 juni	Orsa	Sverige
25-27 juni	Kauhava	Finland
3-5 juli	Piteå	Sverige
4-5 juli	Haapsalu	Estland
10-11 juli	Fällfors	Sverige
17-19 juli	Sundsvall	Sverige
30 juli-2 augusti	Gardermoen	Norge
8-9 augusti	Söderhamn	Sverige
13-16 augusti	Tierp	Sverige
21-22 augusti	Kauhava	Finland
22-23 augusti	Lindesberg	Sverige
28-30 augusti	Sundsvall	Sverige
4-5 september	Mosten	Danmark
5-6 september	Motopark	Finland
11-13 september	Gardermoen	Norge (EDRS Finals)

Med reservation för förändringar!



www.dragracingeurope.eu



FOTO: HOWE RACING



FOTO: JOAKIM TÄRNSTRÖM

Tomas Stenlund på Ultra Motors har skött om motorerna i V8 Thunder Cars sedan 2013. Han har sett ett motorras – på grund av handhavandefel – sedan dess.

McLaren-motorer i V8 Thunder Cars

● **SEDAN 2013** använder bilarna i V8 Thunder Cars-serien en och samma motor. En 6,2-liters V8 på 450 hk som togs fram av GM:s racingavdelning och har fungerat till belåtenhet. Nu är det klart att den kommer att leva vidare.

McLaren Engineering kommer att tillverka motorerna enligt exakt samma specifikation, på uppdrag av Howe Racing Enterprises. Motorerna levereras till den nordeuropeiska marknaden av svenska Performance Automotive som driver V8

Thunder Cars-mästerskapet för förar-föreningens räkning.

McLaren Engineering har en imponerande historia bakom sig och ligger bakom vinnarmotorer i IndyCar, IMSA-mästerskapet och 24-timmars på Le Mans.

– Det känns fantastiskt att vi nu får se den legendariska loggan på våra motorer i V8 Thunder Cars, säger **Anders Conradzon**, vd för Performance Automotive Scandinavian AB.

– Nu säkrar vi seriens tillgång till motorer

och att vi kan erbjuda samma låga kostnader och bibehållen kvalitet i många år framöver.

Tomas Stenlund som driver Ultra Motors servar motorerna i serien, och bytet av tillverkare betyder enligt honom ingenting i praktiken.

Han har jobbat med motorn ända sedan den togs i bruk i klassen.

– En fantastiskt bra motor som går att köra många säsonger utan att öppna. Bara man håller rätt temperatur, har bra luftfilter och byter olja regelbundet.

– Kör man enbart tävlingar räcker det

med en renovering vart tredje år. Men kör man mycket, och tränar mellan tävlingarna, bör man renovera vartannat år.

Han har sett ett motorras sedan den nya V8:an introducerades 2013. Då handlade det om att teamet hade valt fel utväxling och motorn gick därför på varvstoppet alldeles för länge. Så för Tomas Stenlunds del ser han ekonomin som en nackdel – för sin egen del, inte för deltagarna.

– Någon höjdare för mina affärer har den inte varit. Den är för bra, helt enkelt.

Tävling trots pandemi

● **KREATIVA ARRANGÖRER** lyckas, trots pågående pandemi, skapa event som håller sig inom Folkhälsomyndighetens restriktioner.

I mitten av maj ordnade Maptun Events i samarbete med KH Racing en karting-tävling på Åsum Ring i Kristianstad.

Man körde tidskörning, kval och finaler under två dagar i fyra klasser. Evenemanget var publikfritt och i depån krävdes munskydd samt att de närvarande höll avstånd till varandra i depån.

Bland många namnkunniga förare fanns Bilsport Award-premierade **Emil Skärås** från Västerås.

– Det här var ett bra sätt för oss att få körträning och en möjlighet för team och återförsäljare att inte skada sin ekonomi alldeles för mycket tills vi kan börja tävla som vanligt igen. För min egen del står planen fast att köra GT-racing. Men för ögonblicket stannar jag i karting för att få köra och ha kul.

Regerande MKR Micro-mästaren **Scott Kin Lindblom** (bilden) debuterade i J60-klassen med bravur. Han kvalade in som tvåa, tog två heatsegrar och vann sedan finalen.

– Makalöst! Tätt racing från första testet, genom heaten och att sedan vinna finalen var stort!



FOTO: PRESSRELEASE

Maptun Events 9-10 maj 2020

Junior 60

- 1) Scott Kin Lindblom, KAK
- 2) Elliot Kaczynski, KS Klippan
- 3) Leo Nilsson, Kristianstads KK

Junior 125

- 1) Junior Jonsson, Västra Östergötlands MK
- 2) Alexander Spetz, KAK
- 3) Caspian Hagman, KAK

Senior 125

- 1) Oliver Ahrenstedt, Göteborgs KRC
- 2) Max Sjölander, Varggropens KRC
- 3) Isac Valtonen, Göteborgs KRC

KZ2

- 1) Benjamin Törnqvist, Kristianstads KK
- 2) Joel Eriksson, Tomelilla MK
- 3) Emil Skärås, SMK Västerås

John Force still going strong!

● **SUPERLEGENDAREN**, 16-faldige NHRA-mästaren **John Force**, fyllde 71 år i början av maj. Det gör honom till den äldsta, fortfarande aktiva föraren i drag-racingsporten på professionell nivå.



FOTO: JERRY FOSS/NHRA



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

Johan Oscarsson, SMK Södermanland, i sin läckra Porsche 911 RSR i samband med Slottssprinten 2017.

Ingen Slottssprint i sommar

● **PÅ GRUND AV** den pågående coronapandemin kan inte Katrineholms Motorklubb genomföra Slottssprinten vid Ericsbergs Slott den 10-11 juli.

– Vi ser heller ingen möjlighet att flytta årets event, då det är mer än bara en rallytävling som måste genomföras under sommaren, hälsar tävlingsledaren **Crister Nystrand**.

Möjligen kan det bli en träningssträcka eller minitävling den 11 Juli, om större förändringar kommer från myndigheter och förbund, som öppnar för någon typ av verksamhet med mer än 50 personer i juli.

– Vi kommer inte att leta efter kryphål eller egna tolkningar för att få till ett event, det är situationens allvar alltför viktigt för, där det med all sannolikhet kommer vara fortsatt smittspridning och hård belastning på landets sjukvård även under sommaren 2020. Det enda positiva är att det finns en färdig plan, vägar och engagemang för en Slottssprint 2021.



FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

En världsmästares ofrivilliga uppehåll

● **REGERANDE** rallyvärldsmästaren **Ott Tänak** har liksom så många andra fått en helt ofrivillig semester på grund av covid-19. Genom sitt årsnya team, Hyundai Motorsport, skickar estländaren en hälsning till omvärlden:

– Allt är bra med mig och familjen. Vi har hållit oss upptagna och har ingen anledning att klaga. Vädret har varit bra och förutom trädgården har vi ett stort skogsområde som kräver arbete.

Hur har du klarat dig utan rally?

– Det har jag verkligen saknat mycket. Jag har till och med investerat i en simulator. Men det är inte detsamma som verkligheten och vad vi gör när det är på riktigt. Det är också annorlunda att inte samarbeta med teamet på daglig basis.

– Rallylivet är så hektiskt att det inte blir mycket fritid. Nu har jag fått möjlighet att i lugn och ro följa familjen i det vardagliga livet. Att tävla är kul, men all tid som går åt till resor saknar jag inte.

Årets första tre tävlingar var dina första med Hyundai efter övergången från Toyota. Hur ser du på dessa?

– Inledningen med nya teamet blev bättre än jag förväntat mig. Vi vet att **Thierry Neuville** har varit med i teamet i

många år och han är en stor stjärna. Att komma till den miljön gör att du inte förväntar dig samma uppmärksamhet. Men teamet är starkt, proffsigt och deras goda mottagande överraskade mig. Det lönar sig alltid att ha en god relation med sitt team.

– Under uppehållet har jag haft tät och regelbunden kontakt med teamchefen **Andrea Adamo** och vi har analyserat säsongens tre första tävlingar. Jag har också pratat med min co-driver, **Martin Järveoja**, ibland. Det är en kille jag har träffat dagligen i tre år. Han njuter också av att vara hemma, men saknar tävlandet lika mycket som jag.

Några rallyn du saknar särskilt?

– Nya Zeeland är en favorit som jag hade hoppats få köra i år. Och jag trivs i Polen, som tyvärr inte är med i årets kalender. Dessutom Finland, vars tävling inte är så tuff mot bilen eller däck, men kräver desto mer av förare och kartläsare.

– Under den här tiden har vi tvingats prioritera vår och alla andras hälsa genom att stanna hemma. Samtidigt har vi peppat oss själva, lärt oss mycket och när vi kommer igång igen kommer vi att vara starkare än någonsin och redo att attackera!

Hyllar klassiska modeller

● **PORSCHE 911** Targa 4S Heritage Design Edition är den första av fyra samlarmodeller i Heritage Design. En modern 911 med stilelement från 1950- och 60-talen.

Specialmodellen byggs i ett begränsat antal, 992 exemplar, för att matcha den interna beteckningen för modellserien.

– Med Heritage Design-modellerna väcker vi kundernas och fansens minnen från 1950-, 1960-, 1970- och 1980-talen, säger **Oliver Blume**, vd för Porsche AG.

Den första Heritage Design-modellen baseras på nya 911 Targa av generation 992, som nyligen introducerades och är utrustad med den senaste teknologin vad gäller chassi, assistanssystem och infotainment.

911 Targa 4S Heritage Design Edition kan beställas redan nu och når återförsäljarna från och med hösten 2020. Svenskt pris från 1.895.000 kr.

FOTO: PORSCHE



2020

PREMIÄR VÄSTKUSTLOPPET FALKENBERG 18-19 JULI*

*PUBLIKFRITT – för senaste besked om tävlingens genomförande, se:

www.falkenbergsmk.se

och

www.v8thundercars.com





FOTO: INDY LIGHTS



FOTO: SBF

Historisk SM-seger

● **I SLUTET AV** maj kröntes den första svenska mästaren i virtuellt rally. **Robin Jonsson**, Kolsva MS, totalsegrade i Svenska Bilsportförbundets mästerskap som genomfördes i samarbete med Hankook i spelet Dirt Rally 2.0.

Jonsson är en rutinerad e-sportare och säkrade seger i den första av sex deltävlingar. Bara vid ett tillfälle blev han nerpetad ett hack från prispallen, och det var av klubbkamraten **Daniel Johansson** som slutligen blev totaltvåa i mästerskapet.

Mattias Adielsson från Göteborgs MF, flerfaldig SM-medaljör i rally, visade sig skicklig även i virtuell bilsport. Han placerade sig totalfyra i tabellen där **Andreas Zetterlund**, Västerås MS, blev trea.

Chockbesked för Award-junior

● **I HÖSTAS** utsågs **Rasmus Lindh** till Årets Racingjunior inom ramen för Bilsport Awards. Han har gjort en framgångsrik karriär i USA och skulle i år ta steget till Indy Lights.

Sent på eftermiddagen den 1 juni kom beskedet att Indy Lights-serien ställer in

helt säsongen 2020. Detta på grund av covid-19-pandemin.

För Rasmus var detta en chock. 2020 skulle bli hans nyckelår och just nu står den svenska racingtalangen utan styrning.

– Målet är fortfarande att kunna köra någonting i år, men just nu vet jag inte vad

eller var, kommenterade Rasmus direkt efter beskedet.

Promotorn planerar att återuppta serien, som har en lång historia som den ledande juniorklassen i USA, säsongen 2021. Hur detta påverkar Rasmus karriär återstår att se.

PÄRM 109:-

Samla dina tidningar utan håltagning.



Beställ på:

shop.rallyracing.se

Du kan även beställa genom vår kundservice på telefon 0455-30 29 30
Gratis frakt. Ev. faktureringsavgift tillkommer.



18 april – Kinnekulle: Testdag **INSTÄLLT**

19 april – Kinnekulle: B-zero, Långlopp **INSTÄLLT**

1–3 maj – Mantorp: SSK 1 (Våracet), Aquila, SPVM m.fl. (arrangeras av MK Skandia) **INSTÄLLT**

15–17 maj – Kinnekulle: Testhelg + Förarkurs **INSTÄLLT**

29–31 maj – Kinnekulle: SSK, Aquila, SPVM **INSTÄLLT**

27 juni – Falkenberg: SSK, Aquila.

28 juni – Falkenberg: Långlopp, ERCup + NSHC.

24–26 juli – Kinnekulle: Raceweek, SSK, Aquila, Formel Basic, Shortcar, B-zero, Citroen DS3 Cup

7–9 aug – Gelleråsen: SSK, Aquila, SPVM

5–6 sept – Kinnekulle: RHK, Ginetta, Legends

2–4 okt – Kinnekulle: SSK, Aquila, SPVM

Reviderad STCC-säsong

● **STCC TCR** Scandinavia släpper en reviderad kalender för att kunna genomföra 2020-säsongen på ett säkert sätt under sensommar och höst, med start på Gelleråsen Arena den 15-16 augusti.

Samtidigt förbereder man möjligheten att inledningsvis köra publikfria tävlingar och satsa hårt på en omfattande livesändning.

– Vi arbetar på att kunna genomföra årets STCC-säsong på ett säkert sätt under sensommaren och hösten. Vi jobbar aktivt på att ta upplevelsen till publiken hemma på bästa möjliga sätt under rådande omständigheter, säger **Micke Bern**, vd för STCC.

– Självklart är det mycket som kan ändra sig och vi bevakar pandemi-situationen noggrant. Vi följer Folkhälsomyndighetens och Svenska Bilsportförbundets föreskrifter för att kunna börja tävla på ett säkert sätt när förutsättningarna finns där. Alla inblandades säkerhet är vår främsta prioritet.

I dagsläget är evenemang som har mer än 50 personer i publik på plats förbjudna och även om förutsättningarna förbättras



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

till hösten arbetar STCC på att utveckla konceptet kring publikfria tävlingar.

– Det är viktigt att poängtera att kalendern är preliminär, speciellt inledningen på grund av den pågående pandemin. Vi ser att det finns en stor sannolikhet att de två första tävlingshelgerna får genomföras utan publik, säger Bern.

– Vi planerar för det värsta och hoppas på det bästa. Om förutsättningarna finns där för att köra publika tävlingar senare i år så är det en bonus.

– Vi för en tät dialog med samtliga team och banor för att hitta ett upplägg som passar alla. Vi har intressanta lösningar på gång så att fans och samarbetspartners kan uppleva STCC hemifrån på bästa möjliga sätt, dessa kommer att presenteras löpande framöver.

Den preliminära kalendern inleds med ett officiellt test på Gelleråsen Arena i juli, följt av premiär på samma bana. Mästerskapet fortsätter därefter på Skellefteå Drivecenter Arena, innan det blir ett an-

dra officiellt test i september på Mantorp Park.

Slutspelet av STCC 2020 körs under två helger i sträck i oktober på Mantorp Park och Ring Knutstorp.

– Det klassiska Kanonloppet firar 70 år och det kommer bli ett mycket speciellt jubileum med STCC-premiär för första gången på 20 år hos oss, säger **Richard Göransson**, femfaldig STCC-mästare och delägare av Gelleråsen Arena.

– Jag bedömer att upplägget från STCC verkar vara det bästa möjliga under de rådande omständigheterna för samtliga inblandade. Vi kommer att få en kompakt och intensiv säsong, med rätt förutsättningar för att genomföra det på ett säkert och attraktivt sätt.

STCC har för närvarande 14 anmälda förare och fler förare kommer att avslöjas längre fram.

Preliminär STCC-kalender 2020

2 juli – Officiellt test, Gelleråsen Arena

15-16 aug – Race, Gelleråsen Arena

28-29 aug – Race, Skellefteå Drivecenter Arena

11 sep – Officiellt test, Mantorp Park

2-3 okt – Race, Mantorp Park

9-10 oktober – Race, Ring Knutstorp

Nytt brittiskt Top Fuel-team

● **AIDAN HEATLEY-SMITH**, som tidigare tävlat i Top Methanol Funny Car, har sålt bilen till Frankrike och i stället bytt klass till Top Fuel.

Bilen kommer från **Patrik Pers** i Sverige som lägger fokus på den brittiska Funny Car-serien i stället.



FOTO: ANT HILL MOB DR TEAM

Svenska RallyCupens nya kalender

● **ÅRETS TVÅ FÖRSTA** deltävlingar av Svenska RallyCupen (Götene och Nyköping) ställdes in på grund av covid-19. Nu står det klart att tävlingen i Nyköping omplaneras till oktober. Därmed får cupen följande kalender, under förutsättning att arrangörerna får tillstånd att genomföra sina tävlingar:

1 aug, Kullings MS

29 aug, Laxå MK

12 sep, Eskilstuna MK

10 okt, SMK Nyköping

24 okt, Västra Östergötlands MK



Allt för din tävlingsturbo!



Renovering



Uppdatering



Restriktor

Kontakta oss idag 0670-120 00 – info@turbotech.se – www.turbotech.se



Mattias Ekström lämnar rally-SM

● **VID SM-FINALEN** i Karlshamn i höstas (bilden) kom flerfaldige DTM-mästaren och rallycross-världsmästaren **Mattias Ekström** in som en frisk fläkt i rally-SM. Teamet utökades till tre bilar inför årets säsong och Mattias har fört långtgående samtal med Svenska Bilsportförbundet om att ta rollen som promotor för SM-serien i rally. Men i slutet av maj lämnade han följande besked:

– Vi har sedan 2019 jobbat och förberett oss på att förbättra rally-SM både på kort och lång tid. På kort tid

mest genom att vi kör ett eget team. På lång sikt som team men vi försökte även få till ett samarbetsavtal som promotor för serien.

Nu har diskussionerna om ett avtal som promotor avslutats med SBF. Anledningarna är att vi har olika målbilder, förväntningar och att den rådande situationen i samhället också gör det väldigt svårt att genomföra och lyckas nu.

– I och med beslutet om promotorskapet och rådande coronasituation har vi även beslutat att avsluta EKS

engagemang i rally-SM 2020 som team med omedelbar verkan. Det är så klart ett tråkigt beslut då vi har ett bra team.

För egen del är det möjligt att jag kör någon enstaka tävling i privat regi, dock inget beslut om det. Vi kommer att omstrukturera EKS för framtiden och detaljerna hur det blir är inte färdiga just nu. Jag älskar fortfarande rally och roliga bilar så chanserna är så klart att vi kommer göra något projekt framöver.

FOTO: TONY WELAM

YOKOHAMA
Motorsports



A052
Ett snabbare och bättre däck än föregångaren A048. A052 för er som söker det bästa för racingbanan och gatan. DOT & E-märkt.



A053
Grusdäcket som är utvecklat av proffs för proffs. Mycket bra prestanda och livslängd.

PPE Atlasgatan 10, 802 86 Gävle
www.ppe.se

Andreas 070-884 89 63 • andreas.sjolander@ppe.se
Pelle 070-520 77 22 • pelle.palmqvist@ppe.se
Jari 072-502 04 52 • jari.liiten@ppe.se



GRYMT HELHETSPAKET!

GAS 2X12" BASLÅDA, 500W MONOBLOCK, BILSTEREO & 2 PAR HÖGTALARRE



SPARA
1642 KR

4498 KR
~~6140 KR~~

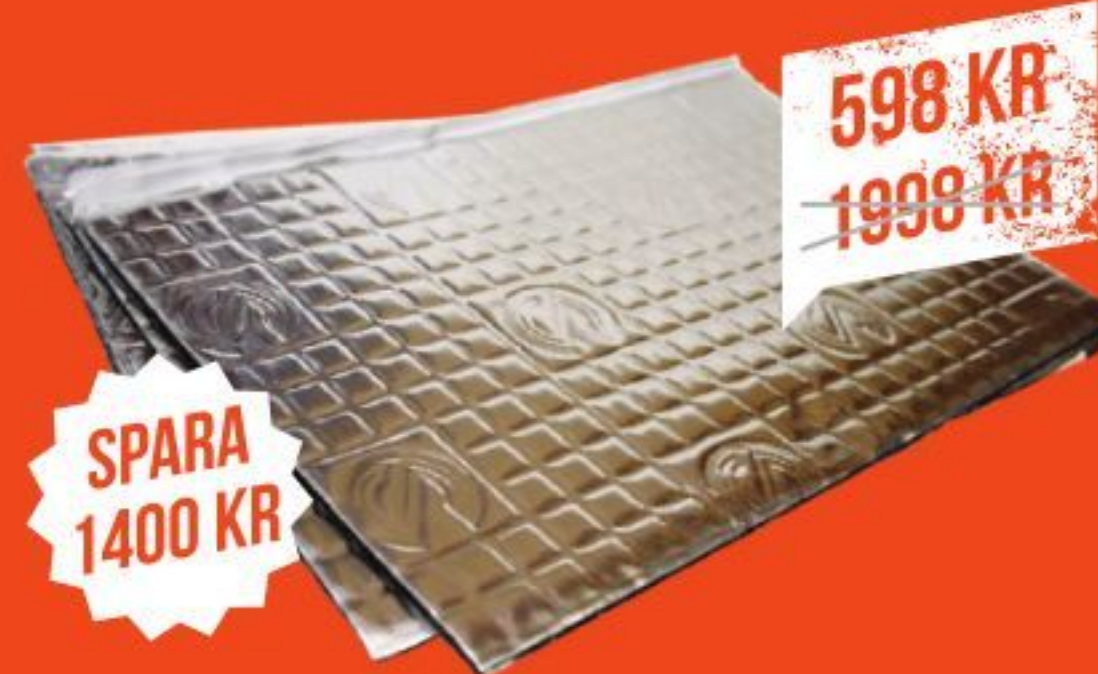
WWW.BRL.SE



GAS SPL-KIT MED PSM6 & PST14
SPL-kit i medium-storlek från GAS som ger dig rejält med tryck för pengarna! Med 4st 6,5" mid-basar, 2st 1" diskant och 2st delningsfilter. Ett rejält framsystem med 4 Ohms impedans.

SPARA
142 KR

1498 KR
~~1640 KR~~



SILENT COAT 4M² VIBRODAMPING
Silent Coat dämpmaterial med 2mm tjocklek för en optimerad installation och minskat skrammel för att ge ditt ljudbygge de bästa möjliga ljudförutsättningarna! Med självhäftande baksida.

SPARA
1400 KR

598 KR
~~1998 KR~~

BESÖK WWW.BRL.SE FÖR ATT SE HELA VÅRT SORTIMENT!



BUTIKER
BORLÄNGE, KUPOLEN - 0243-800 80
GÖTEBORG, BAKOM LISEBERG - 031-335 81 80
JÖNKÖPING, VID VIADUKTEN - 036-71 45 45
KARLSTAD, VÄXNÄS - 054-85 06 00
OSKARSHAMN, DÖDERHULTSVÄGEN - 0491-161 67
TROLLHÄTTAN, ÖVERBY - 0520-832 80
ÖREBRO, NASTAGATAN - 019-20 67 60



Juuso Puhakka + Toksport = GT

● **FINLÄNDAREN Juuso Puhakka** (bilden) kör för Toksport WRT i GT World Challenge Europe Sprint Cup 2020. Teamet, baserat i Quidelbach nära Nürburgring, börjar med en Mercedes-AMG GT3.

Puhakka började sin karriär med karting 2007. Säsongerna 2015-2017 deltog han i Formel 4-lopp runt om i Europa och 2018 blev det GT Racing med seger i Lamborghini Super Trofeo Asia Championship.

Toksport WRT har varit framgångsrikt involverade i rally sedan 2002 och även deltagit i VM-serien. Bland annat körde Pontus Tidemand för Toksport WRT i årets Rally Sweden och mexikanska VM-rally.

Förra året började Toksport som ett Mercedes-AMG Custom Racing Team på bana och utökar nu sitt samarbete med den tyska biltillverkaren.

Sen gruspremiär – med hårda restriktioner

● **PÅ GRUND AV** situationen i samhället har det inte genomförts några rallytävlingar i Sverige sedan LBC-Ruschen och Örnsköldens den 7 mars.

Men lördagen den 30 maj lyckades Stenungsunds MS genomföra en liten tävling som de kallade Privatbostäders Rallyspecial.

Arrangemanget hölls på motorbanan

i Furufjäll och bjöd på tre specialsträckor om totalt 11,4 km.

Restriktionerna var hårda. Max 40 startande, bara föraren fick delta vid besiktningen och ingen publik tilläts komma innanför grindarna.

Hemmaföraren **Mattias Olsson** med kartläsare **Joakim Johannesson**

vann enkelt i en Skoda Fabia R5 före klubbkamraterna Urban och **Christer Andersson** i en Mitsubishi Evo IV.

Bäst av de tvåhjulsdrevna, och trea totalt, blev **Tomas Sjöberg/Thomas Berndzen**, Sotenäs MK, i en Volvo 242.

I Ungdomsrallyklassen var **Gustaf** och **Fredrik Ekenved**, Göteborgs MF, vassast.

Noterat

✓ Från och med 2021 får rally-SM ny promotor (Svenska Rallymästerskapen AB) med vd **Anders Martinsson**. SM får tre mästerskap. Ett "traditionellt" som vi vant oss vid, samt ett sprintmästerskap och ett asfalt-SM.

✓ Fyrfaldige danske mästaren **Casper Elgaard** kommer att köra utvalda STCC TCR Scandinavia-tävlingar för TPR Motorsport under säsongen 2020. Därmed gör dansken comeback på racingbanorna efter nästan fyra års uppehåll från heltidstävlan.

✓ På grund av Folkhälsomyndighetens riktlinjer har Svenska Bilsportförbundets styrelse beslutat att flytta fram förbundsmötet till 5-6 september.

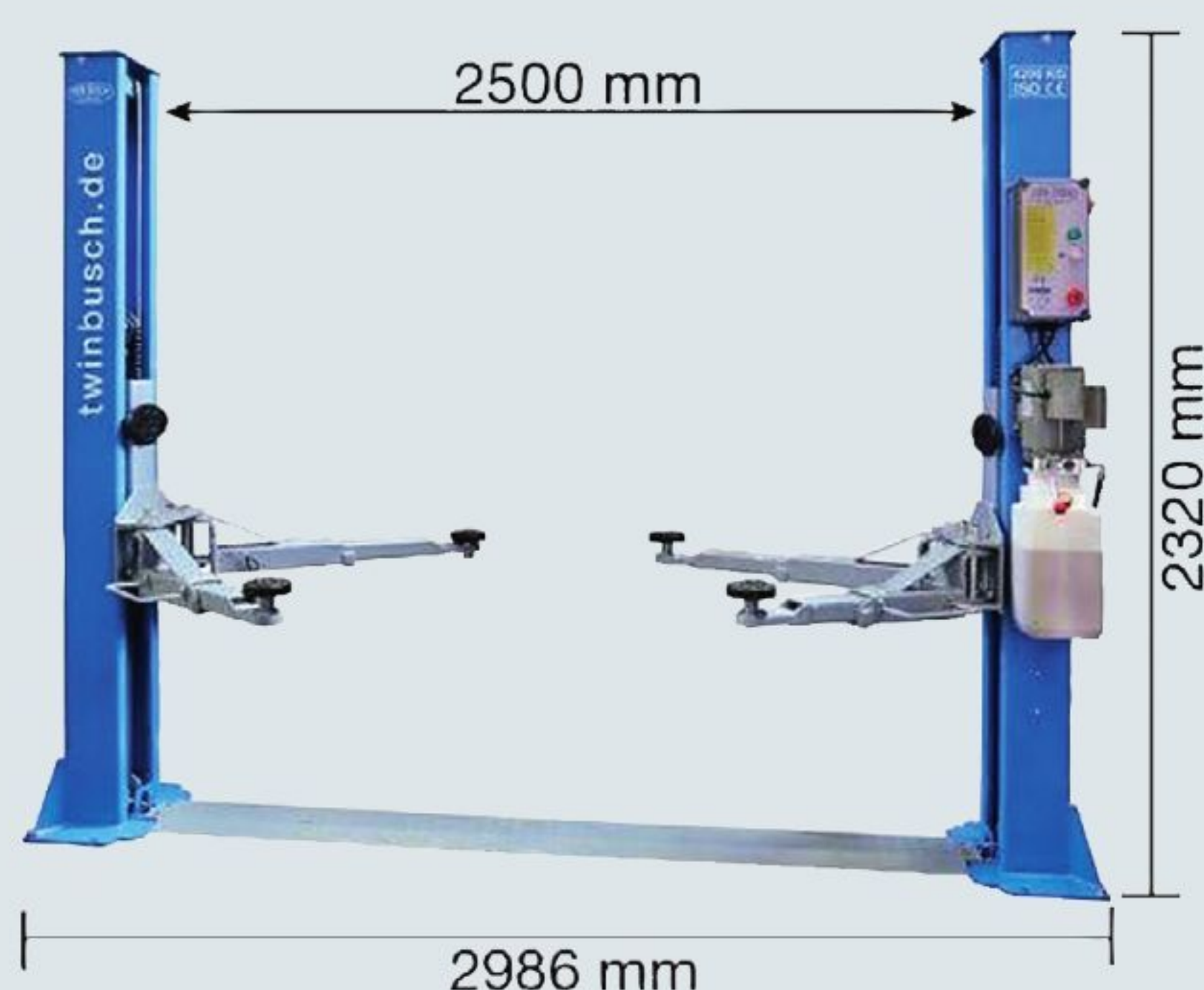
✓ Vinnaren av 2020 eSport WRC kommer att tilldelas en helt ny Toyota GR Yaris. En bilmodell för gatan som nyligen lanserades.

✓ Bland årets alla inställda tävlingar märks nu även SM-tävlingen South Swedish Rally, DTM-racet i Anders-
torp och VM-rallyna i Finland och Nya Zeeland.

✓ Rally Sweden Lockdown, ett tv-sänt mästartmöte med sex deltagare, vanns av **Oliver Solberg** som hade sin mamma, **Pernilla Solberg**, som kartläsare i VW Polo R5:an.



VERKSTADSKUNGEN.SE



Tvåpelaryft 4,2 t Garagemodell
Låg / Smal 18 990 SEK inkl. moms.



Tvåpelaryft 4,2 t Basic Line
Automatisk 19 990 SEK inkl. moms.



Fyrpelaryft Dubbel Parkering
3,6 t 45 990 SEK inkl. moms.

Verkstadskungen återförsäljare i Sverige för tyska Twin-Busch

Lokaliserade i Skene, Västra Götaland.

Köp tryggt med Klarna på vår hemsida, hämta själv på vårt lager eller få det levererat med DHL.

info@verkstadskungen.se

Skrålabäcksgatan 10, 511 63 Skene

0738-21 11 60

VERKSTADSKUNGEN.SE



VERKSTADSKUNGEN

Racing med Mattias Persson

Rasmus Lindhs USA-dilemma

I FÖRRA NUMRET av Bilsport Rally&Racing kunde du läsa om **Rasmus Lindh**, grabben från Västskusten som jagar den amerikanska racingdrömmen. Efter två imponerande säsonger i instegsklasserna USF2000 och Indy Pro 2000 skulle han i år ta det viktigaste steget hittills: en satsning på den slutliga matarserien Indy Lights var på plats, med en miljon dollar och ett garanterat IndyCar-avancemang i potten.

Lindh, en flitigt omnämnd förhandsfavorit till titeln, hade skapat sig ett gyllene läge. Sedan, som en iskall nordavind, kom en pandemi och ändrade på allt. I början av månaden meddelade Indy Lights att hela mästerskapet ställs in den här säsongen, ett resultat av ett antal föraravhopp framtvungade av sponsortapp i spåren av coronakrisen.

Indy Lights har en längre tid dragits med deltagarmässiga problem. Antalet startande har sällan överskridit ensiffriga nivåer de senaste åren, och serien har en ökänt stor kostnadskostym.

RASMUS LINDH och människorna närmast honom var naturligtvis medvetna om det inför den här säsongen, men där och då spelade mästerskapets hälsoläge nog mindre roll. Tvärtom kan det rent av ha ansetts som en fördel, med mindre konkurrens om den åtråvärda prischecken och IndyCar-avancemanget.

Där och då kunde man förstås heller inte förutse det som nu har hänt – men den senaste utvecklingen är för Lindhs del mycket problematisk. För det första står han när detta skrivs helt utan styrning under 2020. För det andra är just Indy Lights den stora nyckelklassen för hela hans USA-satsning. Det var där, genom en titelattack, som hela fundamentet för en framtid i IndyCar skulle läggas.

Indy Lights har varit den ledande juniorracingklassen i USA i snart 35 år. Sedan premiären 1986 har drygt 150 förare avancerat därifrån till IndyCar. Regerande mästaren **Oliver Askew**, med rötter i svenska Ystad, är bland de senaste i raden.

Lindh's förhoppning var att följa i Askews fotspår, Indy Lights-vägen mot toppen – men av detta blir det alltså nu intet. Åtminstone inte i år.

MAN KAN HASTA till slutsatsen att årets inställda säsong bara innebär en förskjutning av Lindhs planer, att han helt enkelt får fokusera om och i stället satsa på 2021. Så kan det också bli, men man ska inte underskatta svårigheterna som är sammanlänkade med ett sådant scenario.

För det första måste Lindh på nytt säkerställa den budget, cirka tio miljoner kronor, som krävs för en Indy Lights-säsong. Det är ingen enkel uppgift, och sägs ha varit på gränsen redan i år – innan corona.

Dessutom återstår en central fråga: Vad händer egentligen med Indy Lights nästa år? Arrangörerna är förstås måna om att påpeka att mästerskapet bara tar ett temporärt uppehåll under 2020, men om startfältet var magert redan innan krisen, hur blir det då 2021? Det finns inga garantier för någonting just nu.

För Rasmus Lindh var, och är, 2020 ett nyckelår. Skulle mästerskapet inte återvända 2021 (vilket jag dock hoppas och tror att det kommer göra) måste han hitta en annan väg in i IndyCar. Med **Stefan "Lill-Lövis" Johansson** som manager är loppet långt ifrån kört, men uppgiften blir definitivt inte enklare.

För att bibehålla relevans på marknaden är det viktigt att i alla fall köra någonting under 2020. Jag hoppas verkligen att vi får se Rasmus Lindh på banan, oavsett var, denna besynnerliga säsong – och att resan mot IndyCar fortsätter.



FOTO: INDYCAR

Felix kraschade i segerstrid

● **FELIX ROSENQVIST** (bilden) noterades för snabbaste varv och gick mot en kanonstart på den försenade IndyCar-säsongen 2020 när han slogs om segern i premiären på ovalbanan Texas Motor Speedway en vecka in i juni.

Med tio varv kvar att köra låg svensken tvåa, bakom teamkollegan **Scott Dixon**. Men i samband med en varvning tappade Felix bilen och kraschade in i muren.

Även **Marcus Ericsson** föll tillbaka i slutskedet, med slut på bränsle.



FOTO: THOMAS LINDBERG

Blek festivalsommar i år ...

● **SOMMAREN 2020** liknar inget vi tidigare har upplevt på grund av reserestriktioner och social distansering till följd av covid-19-pandemin.

En stor mängd tävlingar och evenemang har ställts in eller flyttats fram i tid. In i det sista hoppades arrangörer och tusentals folkraceentusiaster att stortävlingarna ändå skulle kunna genomföras på något vis.

Men så kom beskedet att bland annat Semesterracet i Vimmerby, Folkracefestivalen i Motala (bilden) och Gutafestivalen på Gotland ställs in. Naturligtvis nödvändiga beslut men icke desto mindre tråkiga för alla som sett fram emot dessa och många andra fina tävlingar som nu inte blir av i år.

Allvar i virtuell värld – hårda bestraffningar

● **ETT PAR MÅNADER** in i den stora omställningen i samhället har de flesta stora tävlingsserier ställt om till virtuella race.

Och e-sport är ingen lek – det är spel på hög nivå, vilket flera toppförare redan fått erfara.

Bland annat körde Indy 500-vinnaren **Simon Pagenaud** på **Lando Norris** så hårt att han hamnade i blåsväder. Detta inträffade i den virtuella IndyCar-seriens finalrace.

Nascar-stjärnan **Kyle Larson** sparkades från sitt team, Chip Ganassi Racing, när han uttryckte sig rasistiskt under ett simulatorrace.

Den senaste racingföraren som gjorde bort sig bakom datorskärmen är **Daniel Abt**, före detta förare i Audis Formula E-team. I den femte deltävlingen av seriens virtuella mästerskap ertappades han med att fuska på ett oerhört klumpigt sätt.

Abt fick idén att låta simulatorproffset **Lorenz Hoerzing** köra i hans ställe. Abt

ledde stora delar av racet och slutade som trea – vilket med tanke på hans tidigare insatser i mästerskapet fick hans kollegor att undra.

Efter loppet uteblev han från intervjuerna och i förarnas Zoom-feed, som visar när de sitter bakom ratten, dolde Abts ansikte av en mikrofon. Senare hittades också bevis för fusk när tävlingsarrangörerna undersökte Hoerzings IP-adress.

Abt försökte desperat pudla för sitt fusk. Han menade att han inte hade tagit de virtuella tävlingarna tillräckligt seriöst, och att han var "särskilt ledsen eftersom jag vet hur mycket jobb Formula E lagt ner på detta".

Det räckte inte för uppdragsgivaren Audi. Daniel Abt är sparkad från teamet och får dessutom böta 10.000 euro. Vilka konsekvenser detta får återstår att se. Daniel är nämligen son till **Hans-Jürgen Abt** som är delägare i Formula E-teamet.

Tony Schumacher söker en väg tillbaka

● **TONY SCHUMACHER**, den mest vinstrika Top Fuel-föraren med åtta NHRA-titlar och 83 tävlingsvinster, skapade rubriker när han uteblev 2019.

Även inledningsvis 2020, innan covid-19 pausade säsongen, saknades Tony på startlinjen. Detta ledde till berättigade frågor men också en hel del rykten och spekulationer. Vart tog han vägen?

Svaret är enkelt och kan sammanfattas med ett enda ord: pengar.

För att vara mer exakt, bristen på pengar. Här kommer vi in på vad professionell motorsport på den här nivån har för förutsättningar.

– Det handlar inte om att sätta ett märke på bilen och köra nedför banan. Det handlar om att skapa en företagsrelation där vi är plattformen i mötet med kunder och potentiella kunder. Det måste vara en stor organisation, inte bara rent budgetmässigt, utan en som har en verksamhetsstruktur med det här behovet, säger Tony.

De senaste 19 åren hade han precis det samarbetet med den amerikanska armén som hade ett mobilt rekryteringskontor med sig på tävlingarna, med gott utfall.

Detta bidrar dock till att göra det svårt att hitta en ersättare, då det är en stor kostym som ska fyllas och Tony som förare är starkt förknippad med den tidigare armésponsorn.

Ytterligare en utmaning är det faktum att Tony Schumacher är en del av Don Schumacher Racing som har ytterligare fyra Funny Cars och två Top Fuels i drift,



FOTO: NHRA

med tunga sponsorer som Mopar, Penzoil, Napa, Shell och Matco Tools.

Med dessa är DSR-teamet redan starka representanter för bilindustrin, olja, reservdelskedja, bensin och verktyg. Det gör det svårt att ta in konkurrenter inom samma affärsområde, även om reklamen sker på olika bilar.

Därmed tvingas Tony söka en ny huvudsponsor i ett bredare fält, där det

inte finns samma naturliga kopplingar eller traditioner med dragracingsporten och teamet.

En återkommande fråga är varför teamchefen **Don Schumacher**, som även är Tonys pappa, inte flyttar någon av de existerande sponsorerna till Tony. Men här slår han bakut.

– Don Schumacher Racing är ett team som samarbetar. De här förarna har job-

bat hårt med sina egna karriärer och sponsorrelationer vilket respekteras. Då står jag hellre över att köra själv, och det är en inställning jag delar med Don, förklarar Tony.

Ambitionen är fortfarande att komma tillbaka som förare och det jobbas på att få ihop en finansiering. Allting står redo i verkstaden om bara en samarbetspartner hittas.

Unna dig en trevlig nostalgitripp i sommar!

Besök Albinsson & Sjöbergs Bilmuseum och Karlskrona Porslinsmuseum.



**Missa inte
vår unika
porslinsbutik!**

Öppettider och information: www.fabas.se/vara-museer

FOTO: MATTIAS LARSSON



BILSPORT Börsen

På grund av rådande samhällsläge och spridning av coronaviruset har det inte arrangerats några tävlingar och därför uteblir resultatbörsen denna gång.

AUTOKINITO
sport

**Rullande landsväg
4-gasmätare
 λ -mätning.
Weber, Dellorto, MBE,
Ramair, Pipercross,
Prospark.**

Skebogatan 3, 752 28 Uppsala
Tel/fax: 018-50 35 85
Mobil: 070-440 36 48
christos@autokinito.se

www.autokinito.se

KBT Safety AB
Skyddsålgar

Vi tillverkar även:

- Fram/bakvagnsbryggor
- Stag, fästen
- Stolsfästen

FIA stoppning 345:-/st

Färdigt burkit

Volvo 940 grH 15.190:-



Fabriksgatan 11 • 731 50 Köping
Tel 0221-185 66 • E-mail: poppo@kbt-safety.se
www.kbt-safety.se

MotorDesign
SWEDEN

BECAUSE, WINNING DOES MATTER!

Håll dig uppdaterad!

Utvecklingen av motorer går framåt, vill du vara med i täten är det dags att se över 2020 års uppsättning. Just nu bjuder vi på uppdatering av kamaxel vid renovering av din EVO rallymotor. Gäller t.o.m 30/6.



Välkommen att kontakta oss för mer information

MOTORDSIGN SWEDEN AB
Gamla Gällingevägen 6 439 75 Fjärås
+46(0)300 544 300 • mail@motordesign.se

EVO engine

HYR

**EMMABODA
FLYGBANA**

En anläggning med
många möjligheter!

www.emmabodaflygbana.se

JB-ENGINE SWEDEN AB

**"DIN VOLVO
TRIMMARE"**

Motorer för klasserna:

GRH Rally,
Rallycross,
Racing,
VOC/GRF

Fullservice på
EVO Engines!

"För dig som vill ha det värsta!"



**JB-ENGINE
SWEDEN AB**

Skrikarhyttan 315,
713 92 Gytterp, Tel. 070-215 45 96

www.facebook.com/JBengine



**KYRK
MOTORSPORT.se**

Trim- och reservdelar till Saab, Opel och Volvo-bilar.

- Raceventiler Volvo med avsmalnat 7 och 8 mm skaft..... Från 150:-
- Stumtryckare Saab, Volvo 8 och 16v sats med 8..... Från 350:-
- Kamaxlar Från 1.000:-
- Extraktorgrenrör Opel/Saab (även V6) Volvo 8/16v Från 1.595:-
- Fajs/Weberförgasare (även tillbehör) Från 2.195:-
- Weberinsug i aluminium Från 1.095:-
- Sinterlameller Saab, Opel, Volvo (även M90)..... Från 1.095:-
- Kompletta kolvset 92 och 94 mm Från 1.495:-
- Balanserade skelettsvängshjul Saab och Volvo (även VOC 9,3 kg) Från 1.295:-
- Justerbara kamdrev Volvo (nyttillverkade i alu) Från 575:-
- Nettopriser på motordelar/Packningar/Stötdämpare från ledande tillverkare

www.kyrkmotorsport.se

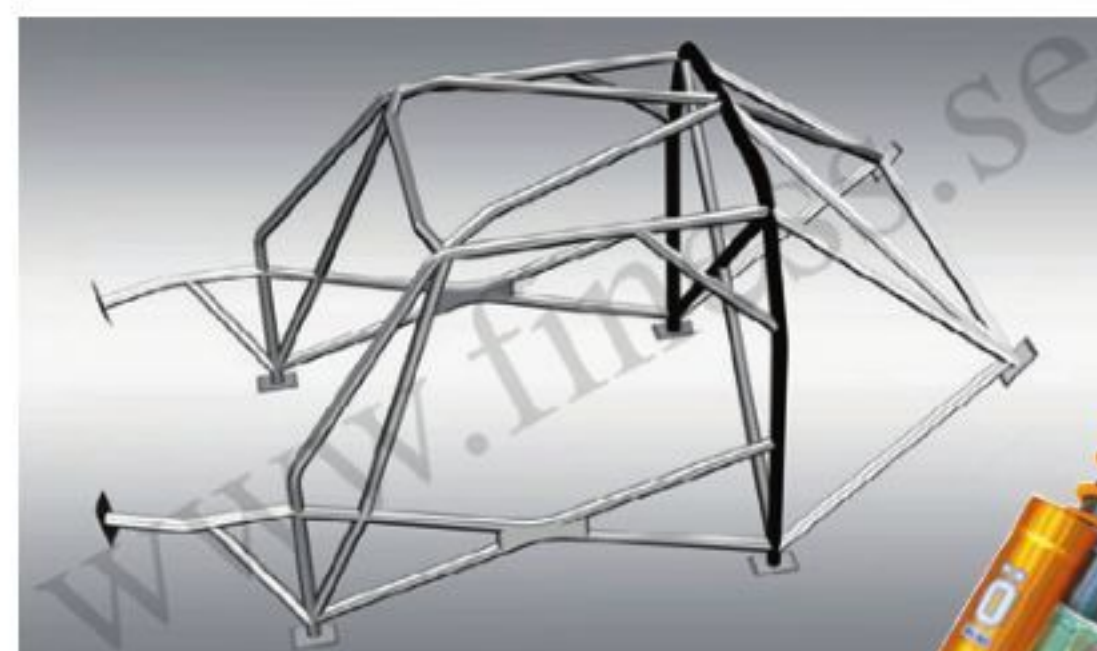
Mail: kyrkmotorsport@icloud.com Tel: 070-176 80 17, Mån-Fre

Finess

ÖHLINS
ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY

Försäljning
Servicecenter

Rörlämsarmar
Flockning m.m.



Skyddsburar:
Byggsatser, Certifierade burar



Vi kommer att få se alltmer eldriven motorsport inom en snar framtid. Tidigare i år lanserades den helt elektriska standardbilsserien Pure ETCR.

AV MATTIAS PERSSON (TEXT)



FOTO: ETCR

Elbilsrevolutionen fortsätter

Debatten om fossila bränslen och dess inverkan på miljön har skapat ökad medvetenhet hos allmänheten. Och att bilindustrin samtidigt vrider fokus från traditionella drivmedel ritar ny karta för framtidens motorsport.

Signalerna från bilindustrin är tydliga. Det motormästerskap i världen som idag attraherar flest fabrikanter är vare sig Formel 1, IndyCar eller rally-VM – utan Formel E, elbilsracingens pionjär med namn som Porsche, Audi, Mercedes, BMW, Jaguar och Nissan i startfältet bredvid ett gäng Tesla-inspirerade start-ups.

Lanseringen av nya (något tveksamt namngivna) världsomspännande Pure ETCR kan eventuellt vara katalysatorn som sätter igång elrevolutionen på bred front.

MÄSTERSKAPET är en elektrisk spin-off på WTCR, som arrangeras av samma aktörer: Eurosport Events och Touring car-imperiet WSC.

– Pure ETCR ligger i linje med bilindustrins snabba elektrifiering. Serien kommer att ha alla ingredienser för att tilltala motorsportfans världen över, och hjälpa till att ändra uppfattningen om elektriska fordon. Vi vill visa att

de är roliga, snabba och spektakulära, och samtidigt ge de största biltillverkarna en plattform där de kan visa upp sina senaste elektriska bilar i stor, global skala, sa Francois Ribeiro från Eurosport Events och fortsatte:

– Jag tror att vi till att börja med kan etablera två-tre regionala serier och att vi sedan snabbt kommer ha ett tiotal på nationell nivå.

KOSTNADSMÄSSIGT kommer Pure ETCR, och sannolikt elbilsracing även på nationell nivå, åtminstone initialt att ligga en bra bit över ett fossilbaserat TCR-reglemente. Men över tid räknar man med att kostnadsbilden skalas av i takt med att utvecklingen av till exempel batterierna (som levereras av F1-teamet Williams) går framåt.

En central fråga är hur den el som bilarna laddas med i sig produceras. Här har Pure ETCR valt en lösning med en portabel vätgasgenerator som tas med till varje race. Inga flygtransporter kommer att förekomma i mästerskapet, all last går via sjöfart.

Så fort covid-19-pandemin är över kommer Pure ETCR att smyga igång på banorna, till att börja med på demonstrationsbasis. ●

Intresserade svenskar

● **STCC-TEAMCHEFEN** (PWR) **Daniel Haglöf** (överst) och Cupras elambassadör **Mattias Ekström** (nederst) är två intresserade svenskar.

Redan 2018 avtäckte PWR Racing en egen elbil, PWR 001, och Haglöf gör ingen hemlighet av hur han anser att framtidens racing bör se ut även hemma i Sverige.

– Jag tror att vi har en stor möjlighet att utveckla sporten nu. Med en elektrifiering kommer vi potentiellt att komma åt nya arenor, kunna tävla i städerna, nå en ny publik och få högteknologiska värden som driver utvecklingen för hållbarhet framåt. Det är ett budskap som matchar in hos vartenda svenskt företag.

Mattias Ekström har varit ambassadör för Cupra sedan i höstas.

– Det här är nog den historiskt svåraste tiden för motorsport, säger den meriterade DTM-, STCC- och rallycrossmästaren. Uppfattningen från samhället är väldigt annorlunda nu än för 10-20 år sedan. Jag har själv försökt förvandla mitt eget team EKS in i elbilsrallycrossen så jag vet att den utmaningen är ganska stor. Samtidigt är jag väldigt taggad på detta. Elbilsracing måste naturligtvis finnas, men jag är inte säker på att den kommer se ut exakt så här. Det kommer komma feedback under resans gång. Det gäller att vara vaksam.



FOTO: MATTIAS PERSSON



FOTO: ETCR

Pure ETCR

● **TÄVLINGSFORMATET** kommer att påminna om rallycross, där fältet delas in i grupper som lottas fram. Därefter följer ett antal korta elimineringsheat om vardera tre-fyra varv (åtta-tio kilometer) som leder fram till en A-, B- och C-final.

– Vi har hämtat inspiration från rallycross, absolut, men slutprodukten här kommer att bli en helt annan, påpekar Eurosport Events **Francois Ribeiro**.

Bilarna kommer att ha hela 680 hästkrafter (500 kW) vid full effekt, alltså nästan dubbelt så mycket som de nuvarande, bensindrivna TCR-bilarna som används runt om i världen – bland annat här i Sverige i STCC.

KÖR ETT VINNANDE KONCEPT TÄVLINGSSÄSONGEN 2020!

Tech Pro AB fokuserar på att ge stark support till sina kunder genom utveckling och tester med tävlingsbilens helhet som fokus



- Försäljning av Reiger Suspension
- Uppdatering, service och reparationer av all tävlingsfjädring



Kontakta Mikael Gustafsson för mer information +46 768 080 764 | tech-pro.se | info@tech-pro.se



Jonsson historisk SM-segrare i virtuellt rally

● **ROBIN JONSSON** blev historisk när han vann det första SM-guldet i virtuellt rally i tävlingen som gick under namnet #sm virtuell bilsport rally by Hankook. Jonsson var helt i en klass för sig och vann fem av de sex deltävlingarna. Titelsponsor för detta historiska SM var Hankook.

– Det har verkligen varit roligt att följa mästerskapet under de här sex deltävlingarna och att se hur duktiga de är och vilken tid förarna i den virtuella världen lägger ner på sitt idrottande. Att vi som däckleverantör fick chansen att



vara titelpartner nu när den första SM-tävlingen kördes passar oss perfekt. Hankook har alltid haft ett hjärta i all bilsport, säger **Christine Silfversparre** på Hankook.

Den virtuella bilsporten växer och det tittas nu på flera tävlingar under året.

– Jag tycker att engagemanget i SM-tävlingen som nu genomförs visar vilken potential virtuell bilsport har och vi ser hur den i dessa coronatider har vuxit sig starkare med mängder av internationella tävlingar. Men jag är övertygad om att det kommer bli fler SM inom det virtuella. Redan nu tittar vi på lite olika tävlingsalternativ. Detta kommer inte vara den sista SM-medaljen i virtuell bilsport som delas ut, säger **Jörgen Ekwall**, marknadschef på Svensk Bilsport.

Rally-SM får ny promotor från 2021 – utökar till tre mästerskap

● **FRÅN SÄSONGEN 2021** kommer rally-SM arrangeras av en ny promotor. Det står klart nu när avtalet för de kommande tre åren är påskrivet mellan nya promotorn SRM, Svenska Rally Mästerskapen AB och Svensk Bilsport.

Under ledning av den nya promotorn och dess kärngrupp med **Anders Martinsson, Patrik Persson, Sara Mejving, Joakim Berg** och **Kjell-Åke Jönsson** kommer det köras ett traditionellt rallymästerskap som kan liknas vid de som genomförts de senaste åren.

Därutöver blir det ett sprintmästerskap och ett asfalt-SM.

Det traditionella mästerskapet kommer starta i norr på snö och avslutas till hösten i södra Sverige. Sprintmästerskapet är planerat att avgöras med deltävlingar under sommar och tidig höst och asfaltmästerskapet under våren.

Den exakta kalendern för de olika mästerskapen är ännu inte spikad, men de grova penseldragen finns där.

– Vi har arbetat stenhårt tillsammans med rallyutskottet under en tid med pla-



neringen och en tänkt kalender för mästerskapen. Nu när avtalet är klart kommer vi inom den närmaste tiden att kunna lägga de sista pusselbitarna på plats. När det är gjort kommer vi presentera allt, säger Anders Martinsson, vd för SRM.

Läs hela nyheten om rally-sm på www.sbf.se.

Klart för tävlingar

● **UNDER EN LÄNGRE TID** har coronaviruset satt stopp för tävlingsverksamheten inom svensk idrott. Torsdag 4 juni hade regeringen en presskonferens där man presenterade restriktionerna för sommaren. Regeringens beslut innebär för idrottens del att matcher och tävling för senioridrott oavsett nivå är tillåtet från den 14 juni. Detta förutsatt att man är symptomfri.

Regeringens beslut innebär för idrottens del att matcher och tävling för senioridrott oavsett nivå är tillåtet från den 14 juni. Detta förutsatt att man är symptomfri.

För bilsporten betyder det att det är fritt resande till och från alla tävlingar, inte bara SM/RM tävlingar, som var den tidigare begränsningen.

Dock kvarstår förbud att samla fler än 50 personer. Detta avser publik. Alltså ej tävlande, team eller funktionärer.

Regler och anvisningar kring detta finns att läsa på [sbf.se](https://www.sbf.se) och beroende på läget i samhället kan detta komma att ändras. Håll dig uppdaterad!

Förbundsmötet framflyttat till september

● **FÖRBUNDSSTYRELSEN** beslutade vid ett extra möte på söndagskvällen 31 maj att flytta årsmötet till den 5-6 september i enlighet med det tidigare beslut som tagits i samråd med distrikten utifrån de vid mötet rådande riktlinjerna från Folkhälsomyndigheten gällande resor och samlingar.

Beslutet från styrelsen var enhälligt.

Ny försäkringssida för bilsportens medlemmar

● **PROVINS** har gjort en ny och bättre hemsida för våra försäkringar som Folksam är försäkringsgivare av. På den nya sidan kan medlemmar hitta svar på frågor om skadeanmälan, försäkringsvillkor med mera samt att de även kan

teckna garage & transport. Där kommer även karting finnas med inom kort som nyhet.

Du når sidan via länkar på www.sbf.se eller på följande direktlänk: <https://bilsportforsakringar.se/>

Officiellt från sbf.se

Vecka 18

Rally

Uppdateringar Grupp E och F

Nu finns uppdateringar för homologerade bilar inom Grupp E och F:
<https://www.sbf.se/Regler/Rally/>

Vecka 19

Karting

Cadetti – däck

KA-T 8.1.1 Cadetti: Däck Nationellt homologerade enhetsdäck. Maximal omkrets på bakhjul: 865 mm (detta mått mäts före start).
Mått från LeContdäcken hade smugit sig in i reglerna igen, återställs till måttet från 2019 som passar Vega-däcken.

Vecka 20

Dragracing

JSM 2020 inställt

Med anledning av Covid-19 och dom restriktioner som finns gällande tävlingar inom Sverige har utskottet beslutat att ställa in JSM 2020.

Oroliga förare och funktionärer har hört av sig och vi har därefter haft en dialog med arrangörer och JR-föreningen för att lyssna av läget.

Efter noga övervägande av inkommen information så tar utskottet nu alltså beslutet att ställa in JSM denna säsong.

– Att ställa in en populärt serie som Junior-SM är ett mycket tungt beslut, men vi står inför en konstig och allvarig situation där Bilsportförbundet självfallet tar det ansvar vi kan för att bidra till att hålla nere smittspridningen. Genom detta hoppas jag att ni håller er friska så vi alla kan träffas igen, säger Helene Rapp, ordförande Dragracingutskottet.

Styrelsen

\$67 Inkluderande Bilsport

Förbundsstyrelsen tog del av förslag från Anna Nordkvist på nytt dokument Inkluderande Bilsport vilket då innebär att dokumenten Fair Race Policydokument, Fair Race Föräldrapolicy, Etik och Moral Policy och Svensk Bilsport mot sexuella trakasserier kommer att utgå och ersättas av det nya dokumentet.

Förbundsstyrelsen beslutade att fastställa det nya dokumentet Inkluderande Bilsport vilket även ersätter uppräknade dokument ovan.

Folktrace

Tävlingsmoment och träning

Med anledning av Covid-19 kommer det under perioden 2020-05-01 –2020-06-30 att vara tillåtet att ha tävlingsmoment under träning.

I de fall tävlingsmoment förekommer ska bemaning vara enligt FR 17.2 och 17.3.

Inga anbud får förekomma.

Träningsstillstånd från Specialidrottsförbund (SDF) måste finnas.

Regeringens och Folkhälsomyndighetens råd och riktlinjer som gäller vid tillfället ska följas.

Racing

Legend Cars 2020-2022

Tekniskt reglementer för Legend Cars 2020-2022:
<https://www.sbf.se/Regler/Racing/>

Radiostyrd bilsport

Regler 2020

– Mästerskapsregler SM/RM 1:8 Offroad 2020.

– Tävlingsregler Radiostyrd bilsport 2020.

– Tekniska regler Radiostyrd bilsport 2020.

<https://www.sbf.se/Regler/Radiostyrbilsport/>

Vecka 21

Inga officiella meddelanden.

Vecka 22

Dragracing

SM 2020 inställt

Med anledning av Covid-19 och de restriktioner som finns gällande tävlingar inom Sverige har utskottet i samråd med arrangören SHRA Sundsvall och efter noga övervägande beslutat att ställa in de planerade SM-tävlingarna i dragracing som skulle ha körts på Sundsvall Raceway 17-19 juli.

Klasser som skulle kört om SM 2020 blir flyttade till 2021. Plats och datum meddelas senare.

LoTS

Säsong 2021-2022

Säsong 2021 och 2022 är nu aktiverade i LoTS så att alla klubbar som vill kan lägga in sina datumansökningar.

Vi beklagar att det tyvärr har dragit ut på tiden att ordna detta men det fanns ett datatekniskt problem som behövde lösas först för att det skulle fungera.

Vecka 23

Rally

Träning med rallybil

Rallyutskottet ser behov av att tydliggöra vilka möjligheter som i dagsläget finns enligt myndigheters och SBF regelverk.

Vitskytlade bilar kan alltid köras enligt gällande trafikregler, för bilar med orangea skyltar eller då man har behov av att överskrida tex hastighetsbestämmelser gäller:

OBS! I de fall ansökan till länsstyrelse ska göras

gäller att ansöka för begreppet "Tävling", begreppet "Träning" finns inte i deras tillståndshantering.

1) Man hyr en bana med banlicens (antingen som privatperson, klubb eller företag) och så kör man fritt. Inga försäkringar gäller men man får köra med orange skyltar också.

2) Man åker på en officiell träning arrangerad av en motorklubb på en motorbana. Då måste man ha en giltig licens och någon form av besiktning. SBF försäkringar gäller för tävlande/funktionärer/tredje part.

3) Man hyr in sig på ett industriområde (förslagsvis inhägnad grusgrop eller annat) vilket gör att länsstyrelsen inte blir inblandad (inhägnat område) och polisen kan ge tillstånd om man har en lämplig begränsning i antal. Kräver tillstånd från distriktet och en ansvarig ledare. Giltig licens krävs och försäkringar gäller för tävlande/funktionärer/tredje part.

4) Man hyr en väg. Då krävs tillstånd från Länsstyrelsen och de har 4 månaders handläggnings-tid. Om det finns tillstånd inlämnat på en tävling kan man nog förhandla med Länsstyrelsen om man får omvandla någon sträcka ur tävlingen till en mindre tävling, "träning", i stället. Kräver tillstånd från distriktet också. Giltig licens, försäkringar gäller.

5) I det fall en enskild väg inte uppbär statsbidrag kan väghållaren själv bestämma om avstängning (markägare / vägsamfällighet) enligt trafikförordningen 10 kap 10§. Dispens för hastighetsbegränsningen (70 km/h) söks hos aktuell kommun enligt trafikförordningen 13 kap 3 punkten och en ansökan om träning söks hos distriktet (SDF) som lokal-tävling. Funktionärers kvalifikationer samma som en lokaltävling TL B och TK C. Giltig licens krävs för deltagare och försäkringar gäller utom vagnska-da som vanligt. Ev tillstånd enligt ordningslagen inhämtas från Polisen.

Tävlingskalender

Kalendern är preliminär för perioden 19 juni 2020–23 augusti 2020.

För utförligare information, se tävlingsinbjudningarna eller www.sbf.se

OBS! Den aktuella samhällssituationen med spridning av coronavirus gör att många tävlingar och evenemang under vår och sommar 2020 ställs/ställts in eller flyttas/flyttats fram i tid.

Ta därför kontakt med respektive arrangör innan du planerar att delta eller besöka en tävling som åskådare.

Den här tävlingskalendern baseras på ansökta tävlingar registrerade hos SBF i början av juni 2020.

Backe

8-9 aug, SM, SMK Sundsvall

14-16 aug, Sprintserien, SMK Nyköping

22-23 aug, SM, Ludvika MS – INSTÄLLT

Crosskart

27-28 juni, Svenska Cupen, Likenäs MK

7-9 aug, NEZ, SMK Arboga – INSTÄLLT

14-15 aug, Skene MS

14-16 aug, SM, Bollnäs MK

Dragracing

3-5 juli, Midnight Sun Dragfestival, SHRA Luleå

10-12 juli, Goldtown Summer Nats, Skellefteå MS

7 aug, Maxxis Open, Night Cruisers Färnäs MF

8-9 aug, Helsingør Dragracing Challenge, SMK Söderhamn

12-16 aug, Scandinavian Internationals, NDRS Motor Club

Drifting

1 juli, Spring Break – Bus 1, Mittsverige MK

16-17 juli, Swedish Drift Championship Mantorps MK

23-25 juli, Swedish Drift Championship, Hultsfred MK

7-9 aug, Swedish Drift Championship, SHRA Sundsvall

Folkrace

18 juni, Midsommartävlingen, Skepptuna MK

20-21 juni, Midsommarrullet, SMK Arboga

26 juni, Folkrace, Mariestads MS

26 juni, Kvällstävling #2, Tomelilla MK

26 juni, Kvällstävling, Varbergs MK

26 juni, Träning, MK Gutarna

26-27 juni, Bilspeedway, VRRC – INSTÄLLD

26-28 juni, 2-dagars, Laholms MK

27 juni, Skaraborgscupen, Skövde MK

27 juni, Sommartävlingen, Botkyrka MK

27 juni, Tidsträning, Skepptuna MK

27 juni, Prova på, Fjärås MK

27-28 juni, Tvådagars, Östmarks MFF

27-28 juni, Vansbro MK – INSTÄLLD

28 juni, Sommar, Eskilstuna MK

3-4 juli, Sommarracet, SMK Gävle

3-4 juli, Bilspeedway, Vetlanda RRC

3-5 juli, Räkracet, Sotenäs MK

8 juli, Kvällstävling, Östmarks MFF

8-11 juli, Semestercupen, Hagfors MK

13-18 juli, Gutafestivalen – INSTÄLLD

14-18 juli, Folkracefestivalen – INSTÄLLD

17-18 juli, Sommartävling, Dals MK

18 juli, Mekonomen i Osby-racet, Hästveda FRC

19 juli, Motorbanans Dag, Östmarks MFF

22 juli, Kvällsracet, Likenäs MK

23-25 juli, Hedparksfestivalen, Fredriksbergs MK

24 juli, Trollcupen #2, SMK Vingåker

25 juli, Julitävlingen, Årjängs MK

25 juli, Steningesprinten, Grimslövs MS

25-26 juli, Hede 2-dagars, Hede MK

29/7-1/8, Svampafestivalen, Tomelilla MK

30/7-2/8, Finnskogafestivalen, Finnskoga MK

31/7-2/8, Slaget om Eriknäsbo, Bollnäs MK

1 aug, Tyckecupen 2/3, MK Ran

1 aug, Juniorlägertävling, Kalmar MK

1-2 aug, Nynäshamnsfestivalen, MK Speed

2 aug, VästSprinten, Mariestads MS

6-9 aug, HKS Verkstad & Sjöentreprenad

Swedish Open, Örnköldsviks MK

7-8 aug, Mlimit Cup, Finspångs MS

7-9 aug, Venacupen #2, Laxå MK

7-9 aug, Gestrikefestivalen, Gestrike RT

8 aug, Folkrace, Målilla MK

8 aug, Påskracet, Varbergs MK

14-15 aug, Folkrace, Skene MS

14-15 aug, Aprilracet, SMK Trollhättan

14-15 aug, Folkrace, SMK Eda

14-16 aug, Lumekfestivalen, AMF Årsunda

15 aug, Folkrace, Munkfors MC

15 aug, Augustiracet, Nässjö MK

15 aug, Osbyracet, Osby MK

15 aug, Folkracetävling ÅM 2, Stockholms BK

15-16 aug, Festivalen, Piteå MS

15-16 aug, Molunds Trofén, Jämtlands MK

15 aug, Sprint 2 av 4, Rosendals MK

16 aug, Folkrace, Asarums MS

16 aug, Falerumsbacken, Åtvidabergs MK

16 aug, KM3, MK Gutarna

20-23 aug, Välamasters, SMK Helsingborg

21-23 aug, 2-dagars, Ljusdals MS

21-23 aug, Tvådagars, MK Kinda

21-23 aug, 2-dagars, Karlstad MC Bil

21-23 aug, Slättaracet, Vara MK

22 aug, Nord-Jämt Loppet, MK Nord-Jämten

22-23 aug, FR-Cupen, Films MK

Karting

25 juni, Molles Kvällscup, Uddevalla KK

25-28 juni, Champions of the Future, Kristianstads KK – INSTÄLLT

27-28 juni, MKR 4, Rättvik RK

28 juni, NC #4, Luleå MS

3-5 juli, Lidköping IAME Cup, Lidköpings KK

4-5 juli, Semesterracet, Kalmar MK

9-12 juli, EM CIK-FIA, Kristianstads KK

18-19 juli, Norrlandscup/DM, Lycksele MK

31/7-2/8, MKR 5/KCV 4, Skövde MK

1 aug, Norrlandscup, Skellefteå MS

2 aug, Klubbtävling, Luleå MS

8-9 aug, SKCC 4 med SKL/X30, Jönköpings KC

8-9 aug, SKCC 5, KS Klippan

14-16 aug, MKR 6, Linköpings MS

22-23 aug, SKCC 6/SKL, Malmö AK

22-23 aug, Piteå MS

Offroad

31/7-2/8, Hägguma Träffen, Klubb Off Roaders Häggum

Racing

26-28 juni, SSK-serien + långlopp, Stockholms Sportvagnsklubb

1 juli, Spring Break – Bus 1, Mittsverige MK

4 juli, MSLS Långlopp, Östergyllen RC

13 juli, Banmöte, Club Alfa Romeo Motorsport

17-19 juli, Västkuistloppet, Falkenbergs MK

24-26 juli, Raceweek, Stockholms Sportvagnsklubb

31/7-1/8, BMW Cup, BMW Club Schweden

1-2 aug, Race4Fun, Falkenbergs MK

1 aug, MSCC KM3, Malmö Sports Car Club

7-9 aug, SSK + SPVM, Stockholms Sportvagnsklubb

8-9 aug, Banmöte, Club Alfa Romeo Motorsport

13-16 aug, Kanonloppet, Karlskoga MF

15 aug, Svedala MK

15 aug, MSLS Långlopp, Östergyllen RC

Radiostyrt

27-28 juni, Mittsvenska 1/5 LS Race Tour,

Radiostyrd Bilsport i Norrköping

17-19 juli, RM 1/10 elbuggy 2WD och 4WD, Karlskrona MRK

8 aug, Mittsvenska OR, Skövde MK

22-23 aug, Sverigecup Nitro/EI, Wäxjö MS

Rally

27 juni, LightOn Rallyt, Jämtlands MK

27 juni, Tierpssprinten, MK Tierp

3-4 juli, Ramuddensprinten, Norrköpings MK

4 juli, TUSS, Värmdö BK

10 juli, Svampasprinten, Tomelilla MK

10 juli, Rallyspecial i backe, Årjängs MK

18-19 juli, Mittsverigesprinten, SMK Sundsvall

24 juli, Mästarmöte, Älmhults MK – INSTÄLLT

25 juli, Torsbyknixen, MK Ratten

25 juli, Steningesprinten, Grimslövs MS

26 juli, Hässleholms GP – INSTÄLLT

30/7-1/8, South Swedish Rally, Föreningen

South Swedish Rally – INSTÄLLT

30-31 juli, Kvällsrallyt, Eskilstuna MK

31/7-1/8, Kullingsstrofén, Kullings MS

2 aug, JR:s Minne, SMK Örebro

6 aug, TUSS, Films MK

7-8 aug, Rally Killingen, Kils MK – INSTÄLLT

14 aug, TUSS, Ludvika MS

14-15 aug, EC Snapphanerally, Hässleholms MK

14-15 aug, Falerumsbacken, Åtvidabergs MK

15 aug, LMBab-Sprinten, Films MK

22 aug, Nora Trofén, Nora MK

22 aug, Trendab-Sprinten, Taxinge MK

22 aug, Mini-Smedsvängen, SMK Örkelljunga

22 aug, Waldegårds Minne, MK Rimo

22 aug, GRC 3, Gotlands MF BK

22 aug, Umenatta, Umeå AK – INSTÄLLT

Rallycross

27 juni, LightOn Sprinten, Jämtlands MK

10-11 juli, Norrlandsveckan, Kalix MK

14-15 juli, Norrlandsveckan, Piteå MS

19 juli, Norrlandsveckan, Skellefteå MS

31/7-2/8, Supercupen, Strängnäs AMS

14-15 aug, Götalandscupen, Skene MS

15-16 aug, Molunds Trofén, Jämtlands MK

20-23 aug, World Rallycross of Sweden, Finnskoga MK

21-22 aug, Fjärås MK

22 aug, Nord-Jämt Loppet, MK Nord-Jämten

Drivers Open

16 aug, Vetlanda RRC

Ticket to Drive

10 okt, Rövarracet, Karlskoga MF

Uthållighet

15 aug, SDC5000, Skellefteå MS

15 aug, Mittcup #3, SMK Sundsvall

Regularity

8 aug, Rally Killingen, Kils MK Bil

Racing Special

17 juli, Boden Alice Sprinten, NMS Boden

18 juli, Näverbergssprinten, Luleå MS

15 aug, FM, BK Dundret

23 aug, Vindeln, Vännäs MK

SVENSK
BILSPORT

Adress:

**Svenska
Bilsportförbundet**

Box 705

191 27 Sollentuna

Tel: 08-626 33 00

Besöksadress:

**Bergkällavägen 31A
Bredden, Sollentuna**

E-post:

mailbox@sbf.se

Bankgiro: 5884-662

Generalsekreterare/VD

Anna Nordkvist

08-626 33 13

anna.nordkvist@sbf.se

Marknadschef

Jörgen Ekwall

08-626 33 11,

jorgen.ekwall@sbf.se

Kommersiellt ansvarig

Peter Lindkvist

08-626 33 06,

peter.lindkvist@sbf.se

Ekonomi/

administrativ chef

Mats Ekblad

08-626 33 07,

mats.ekblad@sbf.se

Ekonomiassistent

Annika Vinberg

08-626 33 01,

annika.vinberg@sbf.se

Administratör – Licens

08-626 33 05 (kl. 9-16),

licens@sbf.se

Administratör –

Klubb och Tävlning

Kurt Lennart Jönsson

08-626 33 09,

kurt.jonsson@sbf.se

Teknikansvarig

Pär Karlsson

08-626 33 03,

par.karlsson@sbf.se

Administratör – Teknik

Janina Strömqvist

08-626 33 14,

janina.stromqvist@sbf.se

PR och Kommunikations-

ansvarig

Sören Emmervall

08-626 33 17,

soren.emmervall@sbf.se

Administratör – IT

Hans Ericson

08-626 33 15,

hans.ericson@sbf.se

Förbundskapten

Pier Steffansson

08-626 33 50,

pier.steffansson@sbf.se

Utbildningsansvarig /

Idrottslyftet

Disa Glaser

08-626 33 02

disa.glaser@sbf.se

Rekryteringsprojekt

Sveriges meste VM-vinnare

Med 18 vunna VM-rallyn har Arne Hertz fler segrar på meritlistan än svenska världsmästarna Björn Waldegård och Stig Blomqvist – och en egen VM-titel som inte alltid koms ihåg.

Arne lotsade Hannu Mikkola till VM-guld 1983. Också många år tidigare, 1971 – innan världsmästerskapet instiftats – var han säsongens mest framgångsrike kartläsare.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)



Den då nyblivne världsmästaren Arne Hertz fick i RAC-rallyt 1983 "åka ärevarv" på publiksträckan SS 11, Knowsley 1, efter att Audi-ekipaget knäckt en framvagnsupphängning. Hannu och Arne hade tvingats stanna för att skruva loss hjulet och sedan fick Arne agera motvikt fram till sträckmålet. De rasade till 26:e plats, men arbetade sig upp till en slutlig andraplats bakom stallkamraten Stig Blomqvist. FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

Kartläsare har alltid – utom möjligen i bilorientering – stått i skuggan av förarna. Ofta har det hetat att kartläsarens insats inte kan vinna rallyn, bara förlora dem genom misstag. Många är vi väl som sett någon incar-video där förare – efter avakning – hörs svära åt sin kartläsare för felaktig eller alltför sen notläsning.

– Jag har inte haft några problem med att stå i skuggan, säger Arne Hertz, idag 80-årig pensionär, men aktiv i mindre skala till för några år sedan.

– Det var tvärtom skönt att kunna fokusera på kart- och notläseriet och slippa merparten

av medias uppmärksamhet. All spänning och alla andra upplevelser i samband med tävlandet var fullt tillräckligt för mig.

Arne kan också tacksamt konstatera att han under en drygt 30-årig elitkarriär inte "läst bort sig" i roadbook, karta eller noter, så att det kostat någon seger. Och han har alltid känt sig uppskattad av de förare han lotsat.

– Men ett missöde minns jag, från en av mina första tävlingar i fabriksstall, Österrikiska Alp-rallyt 1968, då jag åkte Saab V4 med Calle Orrenius. Tävlingsdygnet var tuffa och plötsligt blev "Orren" tvärtrött och bad mig ta över ratten på en transportsträcka.

– Det var en av dåtidens bråttomtransporter. Jag åkte allt vad jag kunde för att hålla snittet, men så for vi av och måste bryta.

AV MÅNGA framgångar genom åren har Arne haft extra bra feeling för insatserna i brittiska rallyn – som kördes utan rekognosering och noter fram till 1990-talet.

Stortävlingen RAC-rallyt, brittisk deltävling från VM-starten 1973 – och dessförinnan i internationella märkesmästerskapet – var en favorit.

– Ja, de brittiska "one-inch to the mile"-kartorna (ungefär motsvarande svenska topografiska "50.000-delarna") var så detalje-

rade att jag lärde mig läsa kurvor rätt bra. Då kände man sig extra delaktig i framgångarna.

Arne vann RAC-rallyt fyra gånger med Mikkola i Ford Escort RS1800 och Audi Quattro under åren runt 1980 och dessförinnan med Stig Blomqvist 1971 i Saab V4.

Andra rallyn som Arne gillade extra mycket var Jyväskylä och Safari. Båda tävlingarna var han också med och vann flera gånger, i Finland 1971 med Stig i V4 och 1982-83 med Hannu i Audi Quattro.

– Att åka Finland med Hannu var en upplevelse – och med Stig också för den delen.

– Rekognoseringen var inte begränsad på den tiden och



Snabba fakta

ARNE HERTZ

Född: 1939-06-06.

Bor: Trollhättan.

Familj: Hustru Ingbritt och dottern Susann, 40 år i år.

Yrke: Kartläsare och "trucker".

Utbildning: Tekniskt gymnasium, styr- och reglerteknik.

Hobby: Köra lastbil, motorsport.

Klubb: Vänersborgs MK.

Tävlingsdebut: Som förare Dalslandsloppet 1957 (VW Bubbla), kartläsare kring 1957.

Förare, bland andra: Först klubbkamraterna i Vänersborgs MK, Per-Olof Svanberg och Lars Billengen. Sedan Olle Dahl, Torsten Palm, Carl Orrenius, Simo Lampinen, Håkan Lindberg, Per Eklund, Stig Blomqvist, Ove Andersson, Björn Waldegård, Hannu Mikkola, Ari Vatanen, Michèle Mouton, Armin Schwarz, Yoshio Fujimoto, Abdullah Bakhshab, Martin Brundle.

Andra sporter: Nej.

Privatbil: Audi Q5.

Styrka som kartläsare: Tyckte det var skoj.

Största framgång: VM-titeln -83, Safari-segern 1975 med Ove Andersson i Peugeot 504, de fem RAC-segrarna.

Största motgång: Klart det är tråkigt att bryta på näst sista sträckan efter ett långt rally – men nej, någon riktigt stor motgång har jag inte haft.

Meriter bland andra:

1971: segrar i Svenska, Jyväskylä och RAC (Stig Blomqvist, Saab V4), Österrikiska Alprallyt och Akropolis (Ove Andersson, Alpine-Renault A110 1600)

1972: seger i Svenska (Stig Blomqvist, Saab V4)

1973: seger i Svenska (Stig Blomqvist, Saab V4)

1975: seger i Safari (Ove Andersson, Peugeot 504)

1978: seger i RAC (Hannu Mikkola, Ford Escort RS1800 Mk2)

1979: seger i Portugal, Nya Zeeland, RAC (Hannu Mikkola, Ford Escort RS1800 Mk2), Bandama (Hannu Mikkola, Mercedes 450 SLC)

1981: seger i Svenska och RAC (Hannu Mikkola, Audi Quattro)

1982: seger i Jyväskylä och RAC (Hannu Mikkola, Audi Quattro)

1983: världsmästare, seger i Svenska, Portugal, Argentina och Jyväskylä (Hannu Mikkola, Audi Quattro A1/A2)

1984: seger i Portugal (Hannu Mikkola, Audi Quattro A2)

1985: seger i Olympus, USA (Hannu Mikkola, Audi Quattro Sport E2) och Hongkong-Peking (Hannu Mikkola, Audi Quattro A2)

1987: seger i Safari (Hannu Mikkola, Audi 200 Quattro)

1991: seger i Cataluna, Spanien (Armin Schwarz, Toyota Celica GT4)

1995: seger i Safari (Yoshio Fujimoto, Toyota Celica Turbo 4WD)

i Finland var det extra noga med alla lyft som var svåra att bedöma. Där gjorde Hannu också många vändor själv och lärde sig i praktiken alla sträckor utantill, men notläsningen var ändå viktig som stöd och säkerhet.

I Safari blev det seger 1975 med Ove "Påven" Andersson i Peugeot 504, 1987 med Mikkola i Audi 200 Quattro och 1995 – ett år då rallyt inte ingick i stora VM-serien – med japanen Yoshio Fujimoto, i Toyota Celica Turbo 4WD.

INFÖR SAFARI tränades och testades också mycket, men notades inte lika detaljerat. Det gällde framför allt att kunna

varna för faror såsom stora hål i vägbanan, eller "wash-aways" där regnflöden månaderna innan grävt dike tvärs över, vilket krävde krypkörning för att inte slå sönder bilen.

– Långa avsnitt av Safari-vägarna var ofta mycket snabba och en del wash-aways väldigt svåra att upptäcka på håll. Och att bromsa från 200 km/h till 2 km/h kräver ju ett par hundra meter ...

Många segrar blev det även i Svenska Rallyt. Åren 1971-73 triumferade Arne i par med Stig i hemmatävlingen och 1981 och -83 med Hannu.

Efter vinster med Stig, Ove och Hannu blev Arne 1991 den förste

och hittills ende kartläsaren som vunnit VM-rallyn med fyra olika förare, då han med tysken Armin Schwarz i en Toyota Celica GT4 triumferade i spanska Cataluna-rallyt.

Vilka språk gällde för notläsningen med de förare du lotsat?

– Svenska noter med de svenska förarna och med Simo Lampinen och Hannu Mikkola, engelska noter med alla andra jag läst åt.

Hur har noterna utvecklats?

– Fler graderingar av kurvor och lyft, nya uttryck och tätare angivelser. Men vi hade tidigt med sådant som "Håll in" och "Håll ut" för att gena eller inte.

Utrustningen i "kontoret" då?

– Trippmätare hade vi redan på 1960-talet och stoppur för egen tidtagning att kolla av mot vad funktionärerna gav oss vid tidskontrollerna.

– Men en stor skillnad var ju att man fick fråga sträcktider av konkurrenterna för att få koll på ställningen och en del ville inte alltid avslöja eller mörkade. Det var väl bara i England arrangörer brukade skriva tider på tavlor vid SS-målen.

IDAG KÖRS ju knappt några rallysträckor i mörker.

– Annat var det förr och då var det viktigt med en bra kartläsarlampa.

Hur var det med åkkomforten?

– Jag hade aldrig några problem. Man hade riktiga stolar för kartläsare redan tidigt.

– Däremot kunde jag må lite dåligt på träningen, speciellt på Korsika eller vissa Monte-sträckor och om jag inte åkt på en månad eller så. Men under tävling har jag aldrig varit åksjuk.

Inga allvarliga krascher?

– Nej, ingen där det tagit tvärstopp, men rullningar har det blivit ett antal och jag lade mig väl på sidan också någon gång när jag körde själv. En rejäl vurpa minns jag med Per Eklund i Norge.

Säkerhetsutrustningen?

– Vi hade tidigt trepunktsbälten och så småningom fyrapunkts och sexpunkts. Första åren i Saab-stallet kan jag inte minnas att vi hade overaller och Orren åkte som vanligt i vit skjorta och slips.

– Hjälmm hade vi tidigt, men till en början var det typ bygghjälmm. I Safari hade vi alltid lätt hjälmm och lätta kläder för värmens och de långa etappernas skull.

– I Afrika-tävlingarna var det också viktigt att lätt kunna dricka för att hålla kroppens vätskebalans, inte minst om det var som i Mercedesen att vi måste köra med full kupévärme för att inte motorn skulle överhetta ...

Hur gick det med sömn och fick du ofta ta över ratten på långa transportsträckor?

– Sömn kunde det bli dåligt med i 1960-, 70- och 80-talets

rallyn. I Akropolis vill jag minnas att vi något år fick sex timmar på tre dygn. Då gick det nästan lika mycket ut på att hålla sig vaken som att köra fort och man hörde väl historier om någon som somnat och kört av.

– Det hände aldrig oss och jag hade rutin på långkörning från åkerijobbet. Men det var sällan jag behövde ta över ratten.

HUR VAR DET MED FYSTRÄNING?

– Under åren med Stig blev det väl inte aktuellt och vi var ju unga. Men Hannu löptränade en del och det gjorde jag också då. Inte blev det några sena kvällar i baren under träningsveckorna heller. Hannu drack inte ens lättöl.

Stallorder fick ni väl ibland?

– Inte vad jag minns. Kanske fanns det med någon gång, men mest handlade det om en pågående dialog i teamet under hela tävlingarna och att det föll sig naturligt hur man skulle attackera.

Serviceplanering?

– Det svarade teamen för. Själv skötte jag serviceplaneringen första tiden i Toyota, när teamet var nystartat och jag arbetade både som assistent i teamledningen mellan tävlingarna och som kartläsare.

Tester?

– Testerna var jag med på några gånger, men de var ju mest upp till förarna.

Resdagar?

– Något eller några år blev det över 300 dagar hemifrån.

När var rallyåkandet som roligast?

– Åren i början av 1980-talet med Audi.

Rallyn du ogillade?

– Korsika var ingen favorit. Om det plötsligt var rakt i mer än 50 meter, så hade man just kört fel ...

– Inte heller Monte. Där var polisen ute och hade synpunkter och man skulle nog helst vara fransman för att försöka vinna där.

NÄR ARNE 1999 drog sig tillbaka efter en 30-årig karriär på toppen, hade bara Carlos Sainz kartis Luis Moya med 22 segrar och finländarna Seppo Harjanne och Ilkka Kivimäki med 20 segrar, fler vinster i VM-rallyn. Och då ska man komma ihåg att Arne de två säsongerna innan VM instiftades 1973, hade fyra segrar med Stig Blomqvist och två med Ove Andersson i tävlingar som 1973 fick VM-status. Alltså kan man hävda att Arne var 1900-talets mest framgångsrika kartläsare.

Så hur började allt för kartläsaresset från Trollhättan – förlåt Vänersborg?

– Jo, pappa hade åkeri hemma i Vänersborg. Och lastbilar var ju väldigt spännande för mig, liksom för de flesta andra små- ➤



Ove Andersson och Arne Hertz jobbade 1975 mer än heltid med Toyotas nystartade rallyteam. Men de kunde ändå trycka in en VM-start för Peugeot i Safari-rallyt. Trots minimal träning lyckades de vinna rallyt med denna standardbetonade 504 Sedan, tung och med tvåliters 170-hästarmotor. Det var för övrigt Oves enda VM-rallyvinst. Han toppade sin förarkarriär innan VM instiftades. Vinnarbilen står idag i Peugeots museum i Sochaux i östra Frankrike. FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN



FOTO: PRIVAT

1960-talsrace på flygplatsområdet i Trollhättan, där Arne i sin VW 1500 slog bland andra Harry "Sputnik" Källström.



Stig och Arne vann Svenska Rallyt tre år i rad, 1971-73. Här från 1972 års tävling.

"Vi tävlade ju oftast på mycket mindre, krokigare och sämre vägar än de som används nu för tiden."

killar. Redan före tonåren fick jag sedan åka med på körningar, som "ryggsäck".

– Cykeln var ju viktig också förstås och vi grabbar körde först cykelcross och sedan blev det moped. Vi hängde vid motocrossbanan, men jag skaffade aldrig lätt mc, utan det blev bil direkt och man började väl köra i 17-årsåldern. Det var inte så kinigt med körkort på den tiden ...

– En dag i mitten av 1950-talet minns jag att Eric Carlsson "på taket" hälsade på någon som bodde på vår gata och parkerade bilen utanför – en Saab 92 med dubbla extraljus och navkapslarna avtagna. Det var väldigt spännande. På den tiden använde man ju sin tävlingsbil även till vardags.

– Något år senare började man smyga runt på Saabs tävlingsavdelning så snart man hade en chans att komma till Trollhättan och ibland kunde man ta sig ut i skogen och titta på någon tävling i närheten.

NÄR ARNE var klar med läroverket började han arbeta i åkeriet, tog lastbilskort och körde på traden Vänersborg-Göteborg. Efter ett år på sjön, med Salén-rederiets bananbåt till Sydamerika, följde värnplikt och sedan tekniska gymnasiet i Trollhättan med examen i styr- och reglerteknik.

– Jag arbetade sedan ett år som provningsingenjör på Volvo Flygmotor.

Redan några år tidigare hade han skaffat en Bubbla och som 18-åring debuterat i Dalslandsloppet 1957. Det var en av 1950-talets stortävlingar. Där hade bland andra just Eric Carlsson gjort sin första rallystart efter flera år i mc-sport.

– Jag minns att jag vann "B Junior"-klassen (C-förare), före bland annat en kille från Kristinehamn som hette Tom Trana.

Arne besegrade vid något tillfälle även en annan blivande storstjärna, Harry "Sputnik" Källström, då i en tävling på flygfältsområdet i Trollhättan.

– Senare, när Tom och Harry blivit stjärnor, brukade jag ibland påminna dem om att de fått stryk en gång i tiden. Det ville de ju inte kännas vid ...

– Men jag körde mest tävlingarna hemikring, som i Bengtsfors, Vara, Åmål och Lidköping. Det var så långt budgeten räckte. Man betalade ju själv. Pappa var måttligt intresserad och mamma inte alls entusiastisk.

– Å andra sidan kostade det inte så mycket att hålla igång bilen.

Bubblorna gick aldrig sönder och trimningen var väldigt måttlig. Man skickade iväg topplocket och fick ett par hästar extra. Motorerna låg då på 33-35 hästar.

Det låter som ett skämt idag, även om Bubblorna var rätt lätta bilar.

– Men vi tävlade ju oftast på mycket mindre, krokigare och sämre vägar än de som används nu för tiden. Jag tyckte nog det gick rätt fort med Bubblan.

Kompisar läste kartan.

– Men ibland åkte jag kartis med någon av de andra grabbarna i klubben.

SÅ SMÄNINGOM satsade Arne alltmer på kartläseriet och nu inte bara hemmavid. Han lotsade duktiga Saab-åkande privatförare som hade visst fabriksstöd, såsom västgöten Olle Dahl – i RAC-rallyt 1966 – och värmlänningen och sedermera racerföraren Torsten Palm – i tjeckiska Vltava-rallyt 1967.

Därmed blev de nyfikna besöken vid Saabs tävlingsavdelning alltmer seriösa och Arne erbjöd fabriksteamet sina tjänster.

– Om ni behöver en kartläsare så ställer jag gärna upp ...

Chansen kom 1968 då stallet behövde en kartläsare med intresse för och erfarenhet av notläsning.

"Kan du åka med Calle Orrenius i Monte?", undrade stallchefen Bosse Hellberg.

– Självklart tackade jag ja, även om jag inte åkt det rallyt tidigare. Notläsningen var ännu inte så utvecklad på den tiden, angivelserna inte så detaljerade. Teamet var litet. Tom Trana/Sölve Andreasson var våra ställkamrater. Därutöver var det väl bara Bosse Hellberg, hans assistent Bosse Swanér och några mekar – i Saab 95 herrgårdsvagn.

– Jag minns bäst hur imponerad jag var av teamets seriösa och proffsiga arbete.

"Orren" och Arne blev trea i klassen som vanns av Trana.

UPPDRAGEN från Saab-stallet fortsatte 1969-70 och till säsongen 1971 parades han ihop med unge talangen Stig Blomqvist.

Efter uppvärmningsvinst i Stigs hemmaterräng i Bergslagsrallyt, följde totalseger i Svenska Rallyt och i finska Snörallyt (Hankiralli). Sedan bar det av till Kenya och första Safari-försöket med trettondeplats som godkänt resultat.

– Vi tappade tid på ett växellådsbyte vill jag minnas, men i stort sett gick det annars rätt bra.

Under våren fick Arne ledigt från Saab för att åka ett par rallyn med Ove Andersson, som körde i franska Alpine-Renaultstallet och tidigare på året vann i Monte Carlo. Nu klockade Ove två nya fina segrar i Österrikiska Alprallyt och Akropolis i Grekland.

Segersviten fortsatte med Stig i Jyväskylä och brittiska RAC-rallyt. Ytterligare några mindre vinster hade Blomqvist/Hertz noterat och bara en bruten tävling på hela säsongen – i Portugalrallyt.

– Ja, det var ju ett väldigt lyckat år, genombrottet för både Stig och mig.

– Jag minns inget extra firande i Trollhättan, men i Stockholm blev det medalj av prins Bertil.

– Jag trivdes jättebra i Saab-teamet. Trollhättan var ju mina hemtrakter, Pelle Rudh (en av mekarna) en gammal skolkamrat och jag kunde smidigt arbeta i åkeriet när jag var ledig från rally och rallyförberedelser.

Men inför 1974 fick Arne ett erbjudande från Ove Andersson som ville ha honom som assistent och kartläsare på heltid i det nya Toyota-team han just startat.

Teamet var då baserat i Bryssel och mindre än Saabs, med bara fyra mekar ute på tävlingarna. I högerstolen med Ove blev det framgångar, den främsta dock med Peugeot 504 i Safarirallyt 1975.

– En av mina roligaste segrar.

”Samarbetet med Mikkola kom att pågå i tolv säsonger och bli det mest framgångsrika i bådas karriärer.”

Varken vi som besättning eller bilen var favorittippade.

ÅRET EFTER drog Andersson ned på sitt eget tävlande för att fokusera på ledning och utveckling av teamet. Arne blev i stället kartläsare åt försteföraren Hannu Mikkola, ett samarbete som skulle pågå i tolv säsonger och bli det mest framgångsrika i bådas rallykarriärer.

Hannu hade redan en rad fina meriter såsom fyra segrar i Jyväskylä och vinst i fotbollsrallyt London-Mexiko 1970 och Safari 1972 – de båda sistnämnda med Gunnar Palm som kartläsare.

Åren 1976-77 tävlade Mikkola/Hertz för Toyota, 1978-80 för Ford och Mercedes, samt 1981-87 med Audi. Senare följde ytterligare drygt en säsong 1989-90 med Mazda.

Resultatmässigt blev åren med Toyota en besvikelse, särskilt 1977 med 14 brutna tävlingar, bland annat tekniska haverier i fem av sex VM-startar.

– Hannu var frustrerad av de många tekniska problemen. Han kontaktade Ford-stallets chef Peter Ashcroft och fick ett bra erbjudande.

Mikkola/Hertz blev nu teamkamrater med Björn Waldegård/Hans Thorszelius. Säsongen gav vinst i RAC-rallyt och ytterligare några pallplatser.

– Segern var min första i VM-sammanhang med Hannu.

Året efter instiftades förar-VM som komplement till märkes-VM och nu väntade ett större Ford-program. Både Mikkola och Waldegård körde dessutom Safari och Bandama med Mercedes, rallyn som Ford stod över.

Förar-VM blev i praktiken en duell mellan Mikkola och Waldegård, en fight svensken vann med en poängs marginal efter jämnare resultatsvit. Mikkola/Hertz noterade dock 4-2 i delsegrar. De fyra triumferna kom i Portugal, Nya Zeeland, RAC och Bandama.

– Hannu var förstås besviken över att förlora kampen. Motor-

raset i ledning i Finland, kändes tungt. Ford vann märkes-VM med bred marginal och drog sig sedan ur som officiellt fabriks-team. Mikkola/Hertz plockade ihop ett VM-paket för 1980, där bara Korsikarallyt saknades, men bilmärkena skiftade. I Svenska, Portugal, Akropolis, San Remo och RAC gällde fortsatt Ford Escort RS1800, medan de körde Mercedes 450/500 SL i Safari, Argentina, Nya Zeeland och Bandama, Porsche 911 SC i Monte och Toyota Celica 2000 GT i Finland.

TROTS ATT de bröt sex av de elva VM-starterna och inte tog någon seger, blev det nytt silver, denna gång en poäng före Waldegård.

Men Walter Röhrl och Fiat-stallet dominerade suveränt.

Nu dök Audi upp som ny spelare i rally-VM, redo att 1981 introducera fyrhjulsdreven med sin revolutionerande Quattro-modell.

– På hösten hade Hannu varit i Ingolstadt för att förhandla och strax före RAC skrev vi kontrakt för kommande säsong.

Stallkamrat blev unga fransyskan Michèle Mouton.

Debuten i Monte Carlo slutade med en avakning, men i Svenska följde klar seger. Bara ett begränsat VM-program var planerat för premiäråret och säsongen efter bröt Hannu och Arne fem av tio tävlingar. Mouton blev då den

TRACTIVE
motorsport transmissions

Drivaxel Volvo 240, 940 HT

Differential Volvo 1031 HT

Gör som Flodin och hitta fäste med Tractive

Nyttillverkade drivaxlar för Volvo 240 och 940 med grövre diameter vid splinesen in i differentialen.
Utformad för standard hjullager och pinnbultar.

Tractive AB | bjorn.engstrom@tractive.se | +46 243 221155 | +46 70 252 21 15 | www.tractive.se



Vänligen notera att produktbilderna ej är i proportion till varandra



Sin senaste och troligen sista start i fullfartsrally gjorde Arne i Midnattssolsrallyt 2012 med Hannu Mikkola och Toyota Team Historic i en Corolla Levin TE 27. Efter tekniska problem slutade de trea i klassen och 57:e totalt. Såvitt vi kan finna gjorde Arne Hertz också sin första rallystart i större sammanhang i just Midnattssolsrallyt 1963 – nästan 50 år tidigare. Då rattade han själv en VW 1500 och lotsades av klubbkamraten i Vänersborgs MK, Per-Olof Svanberg, till femtonde plats i klassen.



► Audi-förare som bäst lyckades matcha Walter Röhrl och Opels Ascona 400, som tog VM-titlarna. – Det var jobbigt med alla brutna tävlingar, men vi hade full uppbackning av teamet för att jaga revansch året efter.

SÅ BLEV DET också. Säsongen 1983 körde Mikkola för första gången i sin karriär fullt VM-program – tolv rallyn. Det gjorde även Mouton, medan Stig Blomqvist som året innan värvats till teamet, fick nöja sig med nio starter.

– Nu blev det vårt år. Vi bröt några tävlingar, främst med tekniska fel. Men ofta nog gick det vår väg.

Närmare bestämt blev det fyra segrar, tre andraplatser och världsmästartitel för Hannu som förare och Arne som kartläsare. Lancia-stallet med Walter Röhrl och Markku Alén på silver- och bronsplats, bärgade dock märkesmästerskapet.

– Det är alltid kul att bli mästare av något slag och trevligt att komma till Paris och ta emot medalj på FIA:s stora gala.

– Jag fick förresten också medalj i Vänersborg. Även om jag sedan länge bodde i Trollhättan, så kände jag mig som vänersborgare, gör det fortfarande och har alltid tävlat för Vänersborgs MK. Att vara världsmästare då?

– Det förändrade inte livet på något dramatiskt sätt för min del. Året efter matchade Audi i stället

”... alltid kul att bli mästare av något slag och trevligt att komma till Paris och ta emot medalj på FIA:s stora gala.”

Stig Blomqvist som försteförare med ett VM-program om elva tävlingar, medan Hannu och Arne körde nio, men ändå klarade silvret med god marginal.

– Vi hade inga problem med att teamet nu satsade på Stig i första hand och vi var ju starkt delaktiga i Audis märkesguld.

Säsongen 1985 förstärkte Audi med dubbele mästaren Walter Röhrl, som jämte Stig Blomqvist fick huvudansvaret för att matcha nya rivalen Peugeot i märkes-VM.

– Det blev mycket Röhrl i fokus i Audi det året, fullt naturligt med en tysk stjärna i ett tyskt team. Och Röhrl var ju en fantastisk förare och tidigare världsmästare.

För Mikkola/Hertz väntade ett mindre VM-program, men också start i nya storrallyn på kontinenter utanför dåvarande VM-cirkus. Vinster i Olympusrallyt i USA och Hongkong-Pekingrallyt blev årets höjdpunkter för duon.

– Hongkong-Peking var en upplevelse. Det hade ju varit ett stängt land och vi var ensamma

motorfordon på vägarna så när som på någon enstaka gammal lastbil eller buss. Det är väl rätt annorlunda på vägarna i Kina idag gissar jag.

DEN SVÅRA publikolyckan i Portugal och Henri Toivonens dödskrasch på Korsika fick Audi att bryta VM-satsningen 1986, som inlemts med tredje- och fjärdeplats för Mikkola och Röhrl i Monte.

Grupp A avlöste som främsta VM-kategori, när Grupp B-bilarna förbjöds efter olycksåret 1986. Lancia hade nu vinnarvapnet med sin Delta 4WD. Audis bästa utmanare var den tunga 200 Quattro-modellen och stallet fokuserade på seriens tuffaste tävlingar. Arne Hertz minns triumfen i Safarirallyt.

– Ja, vi hade ju inte vunnit någon VM-tävling på ett par år och Safari var alltid speciellt.

Till säsongen 1988 hade Audi helt lagt ned sin VM-satsning och Walter Röhrl dragit sig tillbaka från tävlandet.

Hannu Mikkola kontrakterades av Mazda att köra 323 Turbo 4WD-modellen och Walter Röhrls kartläsare Christian Geistdörfer blev hans bisittare.

– Jag gillade väl inte helt stallchefen Achim Warmbolds sätt att driva team, säger Arne.

För hans del blev det bara en tävling det året – med unge tysken Armin Schwarz i en Audi 200 Quattro i RAC-rallyt, dennes första VM-start. Hertz med extra stor erfarenhet av de brittiska vägarna lotsade 25-årige Schwarz till en fin femteplats.

– Armin var riktigt duktig och jag trodde att han på sikt skulle kunna bli vinnare i VM.

ÅREN 1989-90 var Arne tillbaka i högerstolen med Mikkola, nu ändå i Mazdan som dock inte längre var fullt konkurrenskraftig i VM-sammanhang.

Säsongen 1991 återknöt Arne i stället kontakten med Ove Andersson och Toyota och körde ett VM-program med Armin Schwarz. De toppade säsongen 1991 med vinst i Spanska Rallyt på senhösten. Det blev tyskens enda seger i VM-karriären och Arnes 18:e och sista.

Samarbetet med Schwarz fortsatte även 1992.

– Armin fick inte riktigt ordning på körningen. Det blev en hel del avåkningar och han nådde inte heller senare samma nivå som de allra bästa.

Året efter nöjde sig Arne med ett inlägg med Mikkola som ville avsluta sin karriär på elitnivå med start i Jyväskylä.

Men 55-årige Hertz tänkte inte lägga hjälmen på hyllan.

– Toyota ville gärna ha en japansk förare i teamet. Ove hade testat några och ville att jag skulle lotsa Yoshio Fujimoto, som han bedömde ha bästa förutsättningarna.

– Vi körde inte så många race per år och fokus låg snarast på Asien-Pacific-mästerskapet.

Men bästa minnet blev vinsten i Safarirallyt 1995 – då tävlingen dock inte ingick i VM.

Fujimoto var i 35-årsåldern och drev även egna stötdämparföretaget TEIN. Inför Safari-starten 1995 avslöjade han att han förberett sig på plats i sammanlagt fem månader, kört 300-milabanan åtta gånger och kunde det mesta utantill.

EFTER FYRA säsonger med japanen erbjöds Arne ett sista fullskaligt kartläsaruuppdrag i saudiern Abdullah Bakhshabs satsning med Toyota Team Saudi Arabia i FIA Teams Cup 1998. Teamet drevs av Leif Asterhag, men resultatet blev blekt.

Året efter fick Arne, då 60 år gammal, en sista förfrågan från Toyotas fabriksteam innan detta stängde ned för att i stället dra igång sitt Formel 1-projekt.



I Portugalrallyt 1980 åkte Mikkola/Hertz (på taket) och teamkamraten i Rothmans-Ford, Ari Vatanen/David Richards (närmast) av i samma kurva. – Asfalttypen skiftade plötsligt. Greppet försvann, vi for av och hann inte varna Ari som kom strax efter, minns Arne.



FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

Med tysken Armin Schwarz i en Toyota Celica GT4 tog Arne sin 18:e och sista VM-seger i spanska Catalunarallyt 1991.

– Ove frågade om jag med min RAC-erfarenhet kunde åka rallyt med brittiske F1-föraren Martin Brundle.

Den 40-årige britten hade blivit lovad en WRC-Toyota Corolla till rallyt som tack för sin insats för Toyotas racersportvagnsteam i Le Mans 24-timmars. Äventyret tog slut i ett dike andra tävlingsdagen.

– Men vi hade skoj så länge det varade.

EFTER PROFFSÅREN skulle det dröja tretton år till nästa start i ett fullfartsrally – Midnattssolen 2012, med Hannu Mikkola och Toyota Team Historic i en Corolla Levin TE 27 en modell de VM-tävlat tillsammans i drygt 35 år tidigare.

Senare har det blivit en och annan uppvisningstävling.

– Men nu är det nog färdigåkt och jag följer inte rallysporten så noga längre. Faktiskt blir det mer Formel 1 än rally på tv och så.

– Jag håller en del kontakt med gamla rallyvänner, särskilt Hannu. Per Eklund pratade jag med härförleden och Hasse Thorszelius då och då.

– Sölve Andreasson som var kartläsarkompis i Saab-teamet och sedan arbetskamrat hos Ove i Toyota-teamet bor inte så långt bort och Bosse Swanér, som var med och basade i Saab-stallet är ju Trollhättebo.

Lastbilskörningarna har Arne däremot hållit igång mer eller mindre i alla år. Ibland gick det månader mellan rallyuppdragen och när han klev av tävlandet kring millennieskiftet fanns "all tid i världen".

– Ja, jag har alltid trivts med att ligga ute på vägarna. Till en början var det traden Vänersborg-Göteborg och senare även Vänersborg-Malmö som gällde med bilar i familjens åkeri.

– När pappa sålde till ett större åkeri fortsatte jag med dem och körde även för andra. Då blev det också fler utlandskörningar, både i norra Europa och ned till Spanien.

PÅ SENARE ÅR har Arne däremot mest kört i Sverige.

– Öststatarna har tagit över Europa-körningarna, men jag har kört en del till Norge, i första hand Oslo, men även Nordnorge.

– Nordnorge blir det dock inte vintertid längre. Snökedjor och konvojkörning lockar inte ...

Mest numera – inte bara i coronatider – är Arne dock hemma i villan i Trollhättan.

– Hustrun försöker hålla igång mig i trädgården och så är vi i dotterns fritidshus i Lysekil emellanåt. Men fritidshuset i Orsa och skidåkning har det ju inte blivit något med den här vintern. ●



Simons Sportsystem - www.simons.se

MotorSportGuiden

AVGASSYSTEM

ROSTFRIA AVGASSYSTEM

Standard • Sport • Racing •
Performance • Special •
Universaldelar • Katalysatorer •
Aktivt ljud • Värmeisolering



Mästaregatan 10, Köping
Tel. 0221-18070
www.ferrita.com

SPORTAVGASSYSTEM

SIMONS®

www.simons.se

Ray Metallfabrik AB

Avgassystem & universal
avgasdelar i rostfritt, kromstål
och aluminiserat!

Tel. 0321-53 09 30

BAKAXELDELAR

BAKAXELDELAR

bakaxel.se

BakaxelDelar i Gävle levererar
helhetslösningar till din bils drivlina!
Vi specialiserar oss på bakaxlar och
växellådor till framförallt Volvo, men
har delar till många andra bilmärken.
Vi erbjuder svänghjul, kopplings-
paket, ombyggda växellådor och
mycket annat.

Vi har delarna till tävlingsbilen,
vare sig du kör rally/rallycross,
streetracing eller drifting!

070-680 52 60

Butiken öppen 8:00-16:30

Telefontid 12:30-16:30 Tis-Tors.

www.bakaxel.se

BILSPORTUTRUSTNING

Dalhems

Allt till bilen, föraren eller kartläsaren.
Kolla våra billiga priser! 40 år i
branschen. Vi saluför de flesta stora
märken, som OMP, Sparco, Sabelt,
Cobra, Peltor, Simpson, Weber,
Autometer, m.m.

Tel 0346-207 35,

bildelar@dalhems.com

www.dalhems.com

COMPOSITE: GLASFIBER

– KOLFIBER – KEVLAR

ACM.SE

MOTORSPORT OF SWEDEN
DIN MOTORSPORT LEVERANTÖR!

KAROSSERI

- Tillverkning av glasfiber
- Tillverkning av kolfiber
- Mer än 5.000 produkter
levereras per år

MOTOR

- Strokerkit
- H-profil vevstakar
- Smidda kolvar
- Svensk distributör för Tilton



Racing • Rallycross
Drifting • Rally
Karting • Crosskart
Folktrace



Webshop: www.acm.se

E-post: info@acm.se

DESIGN & DEKOR

DEKALTRIM

Racingdekor • Streamers • Dekaler • Bilddekor

Racingdekor, Streamers &
Dekaler.

0381-505 33,

order@dekaltrim.nu

www.dekaltrim.nu

DÄCK & FÄLGAR

NYMEKANO

Rally & Racingtyres

Rally, RC & Folkracedäck



Fälgar Stolar Bälten Tillbehör



070-600 47 70

niclas@nymekano.se

www.nymekano.se

PLOMBO MOTOR

Rallydäck från eget lager

Kumho • Yokohama • MRF •
Gullabo • Braid • Minilite m.m

070-302 80 23

david@plombo.se

www.plombo.se

FOLKRACE



Folkraceshops affärsidé är att ta
fram delar och trimtillbehör till
landets folkraceåkare till ett
konkurrenskraftigt pris.
T.ex. packningar, kolvringer, lager,
trimkammor, skelettsvänghjul,
kopplingsatser, trimchip, insug,
Weber/FAJS förgasare samt delar
därtill.

Delar finns till Volvo, Saab, Opel
och BMW.

Vi försöker alltid ha det mesta i
lager! Beställ i webshopen och få
delarna inom 2-5 arbetsdagar.
Det går även att besöka oss i
Örebro på kvällar och helger.
Hör av er innan bara.

Ibland har vi lite svårt att svara i
telefon, men skicka ett mail eller
SMS så får du oftast svar inom kort.

Tel 0702-13 56 20

stefan@folkraceshop.se

www.folkraceshop.se

MOTORDELAR/ MOTORARBETEN



Tillverkning och konstruktion
av kamaxlar med ventilsystem.
Färdiga produkter till utvalda
motor-modeller, samt specialtill-
verkning av enstaka kamaxlar och
mindre serier.

036-32 77 70

www.agap.se



Vi tillverkar vevstakar och torr-
sumpsoljepumpar efter dina egna
mått och önskemål.

0240-59 43 00

info@autoverdi.com

www.autoverdi.com

ULTRA MOTORS



Komplett verkstadsutrustning för
alla slags motorarbeten, renovering
och motorbyggen för racing, rally
och gata. Även försäljning av mo-
tordelar som tex. JE-kolvar, Carrillo
vevstakar, Ferrea ventiler, ARP-bult,
Cometic toppackningar, kamaxlar,
tryckare mm.

Vi är Skandinavisk distributör för
bla. JE-Pistons och Carrillo vevsta-
kar och vi har ett omfattande lager
till de flesta bilmärken, även tillverk-
ning efter er egen specifikation med
korta leveranstider.

08-550 946 55

info@ultramotors.se

www.ultramotors.se



Ett av Sveriges största lager av
tuning och reservdelar. Med över
5.000 m2 lageryta och över
10.000 olika produkter på hyllan.
Vi har allt från vevstakar, ventiltjäd-
rar, packningar, förgasare, insug, grenrör,
turbodelar, tillbehör till kylsystem,
styrsystem, kopplingar, ljuddämpare,
flänsar och mycket mer.
Med produkter från kända
tillverkare, bl.a. Bosch, ARP, Come-
tic, DTA, Sachs, Weber, Pipercross
m.fl.

Öppet vardagar 08.00 - 17.00

0515-124 40

info@klracing.se

www.klracing.se

MOTORTRIMNING



KAMAXLAR, över 35 års erfarenhet
av konstruktion och tillverkning till
de flesta fabrikat. Nya på våra chill
cast ämnen, men även omslipning
och renovering. Vi har i närmare 40
år varit motorleverantör till både
fabriksteam och amatörer som i rally
vunnit SM-, EM- och VM-deltävling-
ar med våra produkter.
Besök vår hemsida på www.enem.se
där du hittar ENEM:s produkter
tillsammans med andra som vi
representerar: Wössner kolvar,
MBE insprutningssystem, Martelius
grenrör, Maxpeedingrods vevstakar,
HPS kompressorer m.m. Dessutom
ett komplett sortiment av vanliga
standarddelar till de flesta fabrikat.

08-715 04 00

enem@telia.com

www.enem.se

Lindberg i farten

Innan Thomas Lindberg lade passet på hyllan, blev redaktör för Bilsport-Börsen/Bilsport Rally&Racing och fokuserade på den inhemska bilsporten, flängde han jorden runt som frilansande reporter och fotograf. Det innebar ett hektiskt liv med dråpliga inslag som kanske kan roa även utanför kretsen av journalistkollegor, liksom dråpligheter med motorsportanknytning som drabbat redaktören i andra sammanhang ...



Nicken i Portugal

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

Det var första veckan i mars och året 1988. Portugals VM-rally hade startat med en asfalt-etapp i Sintrabergen, där Mikael Ericsson i sin andra start för Lancias fabriksteam delat segern på den inledande publiksträckan på F1-banan i Estoril. Men mot slutet av asfaltdagen började transmissionen i svenskens Delta Integrale strejka och han föll tillbaka till sjätte plats.

Därför kändes det okej att på kvällen smita iväg för att med skrivande kollegan från kvällstidningen bevaka fotbollsproffset Mats "Masse" Magnusson i hemmamatch med Benfica. Matchen gällde kvartsfinal

i Europacupen mot belgiska Anderlecht och 90.000 åskådare fyllde läktarna på Estadio da Luz i Lissabon.

MASSE fick en fin start i matchen och nickade in 1-0 i femtonde minuten. Benfica vann så småningom med 2-0, förlorade visserligen sedan 1-0 borta i returen, men tog sig hela vägen till final. Finalen mot holländska PSV Eindhoven spelades på neutral plan i Västtyskland, Neckarstadion utanför Stuttgart med Helmut Kohl som domare. Nej, det var inte samme Helmut Kohl som då var förbundskansler utan en österrikisk namne som till vardags arbetade som slaktare.

Finalen slutade 0-0 efter förlängning och avgjordes med straffläggning som PSV vann med 6-5. Magnusson var inte en av Benficas straffläggare. Däremot blev han året efter skyttekung i portugisiska ligan med 33 mål på 31 matcher.

EFTER LABBJOBB, bildsändning och några timmars sömn var det dags för redaktören att jaga ifatt rallykaravanen, som hunnit dra iväg 40 mil norröver. Innan redaktören nått så långt hade Mikael Ericsson och hans kartläsare Claes Billstam blivit stående med fortsatt transmissionsfel på klassiska Fafe-sträckan – den med jättehoppet.

Trots att även stallkamraten Markku Alén drabbades av transmissionstrubbel vann Lancia till slut tredubbelt med Massimo Biasion-Alessandro Fiorio-Yves Loubet. Stig Blomqvist/Benny Melander i Ford Sierra RS Cosworth blev bästa svensk-ekipage – och bästa 2WD – på femte plats, medan Ingvar Carlsson/Per Carlsson bröt på SS 32 sista dagen efter att länge ha krigat med Stig och Benny om femteplatsen.

Bröt gjorde även Sören Nilsson/Erik Waldenström som fick stopp i sin Grupp N-Lancia Delta Integrale när kamremmen hoppade.

FOTNOT: Magnussons nickmål finns på Youtube.

BILSPORT RALLY&RACING NR 6/2020 UTE 20 AUGUSTI

Som prenumerant får du tidningen tidigare

FOTO: PRIVAT



Ford Escort RS1800 MKII

En av de mest legendariska rallybilarna som skapats.

Dan Andersson byggde sin drömbil, kraschade och byggde upp på nytt.

Vi har besökt honom och fått en närstudie av hans utsökta bil som nu är tävlingsklar.

Dessutom bjuder vi på lite smaskig Ford Escort-historik som tilltugg.

FASTA SIDOR LEDARE • PARC FERMÉ • ARKIVET • NOTISER • SBF • KRÖNIKOR

OBS! INNEHÅLLET KAN KOMMA ATT FÖRÄNDRAS

Motorsport för hela slanten!

Vill du också bli en i gänget?

Beställ din prenumeration på
rallyracing.se/prenumerera



TRENDAB har i över 50 år levererat motorer och motorsportsutrustning. Vi satsar på 50 år till.



AeroCatch®

Originalen bland alla dåliga kopior, vi är Sverige agenter.



Setrab

När du vill ha det bästa på marknaden och handla Svensktillverkade Oljekylare och intercooler.



OMP har levererat motosportsutrustning i toppkvalitet till oss sedan 1973, det mesta tillverkat i Italien och övriga Europa.

Vi har även FIA godkända overaller för barn 120cl-160cl.



ITG skumfilter tillverkade för hand i England, vi är Sverige agenter.



TRENDAB®

www.trendab.com

0709-59 51 55

APEX

NYHET!

RallyShop.se

Över 40,000 nya produkter i år

SCHROTH®

sparco

FartFabriken
Motorsport

MSI
since 1965

MOCAL
OIL COOLERS

MOTUL

Wilwood
DISC BRAKES

TooRace

ATC
AERO TEC LABORATORIES LTD

REVOLUTION
COMPETITION WHEELS

SIMPSON

mirco

RRS

ROSSO

OMP

B-G

Racing

MOTORSPORT EQUIPMENT

Hela B-G Racings sortiment



EBC

BRAKES

Över 4500+ belägg



Ni har väl inte missat vår supermoderna hemsida där vi bland annat har lagersaldo på alla produkter?

Sortimentet har utökats med över 40,000 artiklar under detta året!

Äntligen har leveranserna börjat komma in som vanligt och vårt lager är välfyllt!

POWERFLEX

progression in suspension

Nu över 4000+ kit



VDO



SPAL

AUTOMOTIVE



Följ oss gärna på :



@apexsweden



@apex.rallyracing